

UNIVERSIDAD NACIONAL DE PIURA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO



TESIS

**PROPUESTA DE TERMINAL TERRESTRE INTERDISTRITAL E
INTERPROVINCIAL CON HOTEL TURISTICO EN LA CIUDAD DE
HUANCABAMBA**

PRESENTADA POR:

Bach. Arq. Alexander Yersin Saavedra Morales

**TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO DE
ARQUITECTO**

Piura, Perú

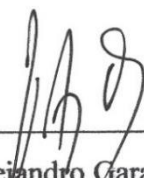
Julio 2018

UNIVERSIDAD NACIONAL DE PIURA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

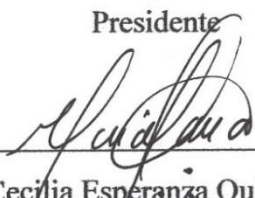


LOS QUE SUSCRIBEN, MIEMBROS DEL JURADO CALIFICADOR
CERTIFICAN LA APROBACIÓN DE LA TESIS:


PROPUESTA DE TERMINAL TERRESTRE INTERDISTRITAL E
INTERPROVINCIAL CON HOTEL TURISTICO EN LA CIUDAD DE
HUANCABAMBA



Dr. Arq. Adolfo Alejandro Garay Castillo
Presidente



Dra. Arq. Cecilia Esperanza Quintana Gutiérrez
Secretaria



Arq. Gustavo Chuecas Wong
Vocal

UNIVERSIDAD NACIONAL DE PIURA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO



TESIS

**PROPUESTA DE TERMINAL TERRESTRE INTERDISTRITAL E
INTERPROVINCIAL CON HOTEL TURISTICO EN LA CIUDAD DE
HUANCABAMBA**

PRESENTADA POR:

Bach. Arq. Alexander Yersin Saavedra Morales

ASESORADA POR:

Msc. Arq. Alberto Alejandro González Cortez

Bach. Arq. Alexander Y. Saavedra Morales

Tesista

Msc. Arq. Alberto A. González Cortez

Asesor



UNIVERSIDAD NACIONAL DE PIURA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO



RIBA

FACULTAD ACREDITADA INTERNACIONALMENTE
POR EL ROYAL INSTITUT OF BRITISH ARCHITECTS (RIBA)

ACTA DE SUSTENTACIÓN DE PROYECTO DE TESIS DE INVESTIGACIÓN

Los miembros del Jurado de Tesis de Investigación que suscriben, reunidos para la Sustentación de la Tesis de Investigación desarrollada por el **Bach. Arq. ALEXANDER YERSIN SAAVEDRA MORALES**, denominada:

**“PROPUESTA DE TERMINAL TERRESTRE INTERDISTRITAL E INTERPROVINCIAL
CON HOTEL TURÍSTICO EN LA CIUDAD DE HUANCABAMBA”**

DICTAMINAMOS:

DECLÁRESE : APROBADO

CON LA CALIFICACIÓN DE : SOBRESALIENTE

En consecuencia, el sustentante **Bach. Arq. ALEXANDER YERSIN SAAVEDRA MORALES** se encuentra APTO para recibir el Título Profesional de **ARQUITECTO**, conforme a Ley.

Piura, 25 de julio del 2018


Dr. ADOLFO A. GARAY CASTILLO
Presidente del Jurado de Tesis


Dr. CECILIA E. QUINTANA GUTIÉRREZ
Secretaria del Jurado de Tesis


Arq. GUSTAVO CHUECAS WONG
Vocal del Jurado de Tesis

DEDICATORIA

El presente trabajo de investigación está dedicado a mi madre Ángela Morales Peña, quien ha sido mi fuerza de superación, para alcanzar el éxito. Por su lucha insaciable y valor ha hecho de ella una gran madre, ejemplo a seguir para superarme día a día, y no desvanecer. A mi hermano Noiler Jesús Saavedra Morales, y a todas las personas que creyeron y creen en mí, que me brindaron su apoyo incondicional, con el fin de realizar y culminar satisfactoriamente mi carrera profesional.

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a Dios por fortalecerme en cada momento de mi vida, a mi madre por apoyarme siempre; y a mi asesor de tesis el Arq. Alejandro González por su apoyo incondicional, sus conocimientos compartidos y por guiarme con el desarrollo de este trabajo de investigación.

A la familia Cruz Alberca que me apoyo en todo momento, de manera incondicional, y siempre estuvieron presentes, brindándome todo su apoyo para lograr mis metas propuestas.

Al Arquitecto Ángel Rubio Ancajima, del cual adquirí muchos conocimientos sobre la carrera. A mis amigos y a todos aquellos que me brindaron su apoyo en mi formación personal, académica, y laboral.

RESUMEN

La presente investigación ha realizada en la ciudad de Huancabamba, distrito de la provincia de Huancabamba, durante el año en curso, donde se ha estudiado el escenario urbano central y rural de la misma; y el escenario turístico, con el propósito de elaborar un nuevo terminal terrestre para el ordenamiento del transporte interdistrital e interprovincial de la ciudad; más un hotel turístico para fortalecer el crecimiento de las actividades turísticas que generen un ingreso a la economía local.

El turismo era y es una gran oportunidad que se sigue manteniendo. Decenas de visitantes diarios que llegan en búsqueda de maestros y curanderos, concurren hacia las lagunas bajo la creencia que tienen poderes naturales y tras cumplir con su cometido, regresan directamente hacia la ciudad para quedarse alojados unos días y seguir conociendo más de ella; o directamente a la Terminal Terrestre para retornar a su lugar de residencia. Es por ello que Huancabamba necesita un nuevo terminal terrestre con mejores servicios brindados, mayor calidad y capacidad que el actual. Y debido al crecimiento urbano, que integre a todos los paraderos informales y a las nuevas empresas que van apareciendo para brindar su servicio de transporte a diferentes lugares, y que actualmente invaden el espacio y la vía pública; que la nueva terminal terrestre ya no esté en el centro de la ciudad, sino fuera de la misma, de manera que se va descentralizando el transporte terrestre, creando las condiciones de una competencia sana y controlada entre las empresas que brindan este servicio; hecho que se reflejará básicamente en una mejora del nivel de los servicios en términos de seguridad, economía y confort.

A lo que se pretende llegar con la presente investigación es a la realización de un proyecto de infraestructura turística y de transporte terrestre, donde no solo se solucionen problemas y necesidades urbanas sino también la mitigación de los impactos que pueda generar el hecho de una construcción en los alrededores de un poblado que se sustenta en la actividad agrícola, ganadera, artesanal y turística.

PALABRAS CLAVE: Turismo, infraestructura turística, infraestructura de transporte, transporte interprovincial, transporte interdistrital.

SUMMARY

The present investigation has carried out in the city of Huancabamba, district of the province of Huancabamba, during the current year, where the central and rural urban scenario of the same has been studied; and the tourist scenario, with the purpose of developing a new terrestrial terminal for the interdistrict and interprovincial transportation ordering of the city; plus a tourist hotel to strengthen the growth of tourist activities that generate an income to the local economy.

Tourism was and is a great opportunity that continues to be maintained. Dozens of daily visitors who come in search of teachers and healers, go to the lagoons under the belief that they have natural powers and after fulfilling their mission, they return directly to the city to stay for a few days and continue to know more about it; or directly to the Terrestrial Terminal to return to your place of residence. That is why Huancabamba needs a new terrestrial terminal with better services provided, higher quality and capacity than the current one. And due to the urban growth, that integrates all the informal stops and the new companies that appear to offer their transport service to different places, and that currently invade the space and the public road; that the new terrestrial terminal is no longer in the center of the city, but outside it, so that land transport is decentralized, creating the conditions for healthy and controlled competition between the companies that provide this service; fact that will be reflected basically in an improvement of the level of services in terms of safety, economy and comfort.

What we intend to achieve with this research is the realization of a tourism infrastructure and land transport project, where not only urban problems and needs are solved but also the mitigation of the impacts that may be generated by the construction in the surroundings of a town that is based on agricultural, livestock, artisanal and tourist activities.

KEYWORDS: Tourism, tourism infrastructure, transport infrastructure, interprovincial transport, interdistrict transport.

INDICE GENERAL

HOJA DE REGISTRO DE FIRMAS DEL JURADO	ii
HOJA DE REGISTRO DE FIRMAS DEL ASESOR Y EL TESISISTA.....	iii
COPIA DEL ACTA DE SUSTENTACIÓN.....	iv
DEDICATORIA	v
AGRADECIMIENTOS	vii
RESUMEN	vii
SUMMARY	viii
1. INTRODUCCION.....	1
2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN,.....	2
DESCRIPCIÓN Y FORMULACIÓN.	2
3. JUSTIFICACIÓN, IMPORTANCIA Y BENEFICIARIOS DE LA	3
INVESTIGACIÓN	3
4. OBJETIVOS	4
4.1. OBJETIVO GENERAL	4
4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	4
5. MARCO TEÓRICO.....	5
5.1. TERMINAL TERRESTE.....	5
5.1.1. Servicios Operacionales	5
5.1.2. Servicio De Encomiendas	6
5.1.3. Servicios auxiliares.....	6
5.1.4. Servicios complementarios.....	7
5.2. CARACTERÍSTICAS.....	7
5.3. SERVICIO DE TRANSPORTE.....	8
5.4. PASAJEROS	8
5.5. TRANSPORTE TERRESTRE.....	9
5.6. TRANSPORTE INTERURBANO.....	10
5.7. TRANSPORTE INTERPROVINCIAL	10
5.8. VIALIDAD.....	10
5.9. INTERVENCIÓN URBANA	11
5.10. TURISMO	12
5.11. TURISMO ESOTERICO	12
6. HIPÓTESIS.....	13

6.1.	HIPÓTESIS GENERAL.....	13
6.2.	HIPÓTESIS ESPECÍFICA.....	13
6.3.	VARIABLES.....	13
7.	METODOLOGÍA DE TRABAJO.....	13
7.1.	TIPO DE INVESTIGACIÓN.....	13
7.2.	NIVEL DE INVESTIGACIÓN.....	14
7.3.	DISEÑO DE INVESTIGACIÓN.....	14
7.4.	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS.....	14
1.	CAPITULO 1.....	19
	DIAGNÓSTICO DE LA CIUDAD DE HUANCABAMBA	19
1.1.	INTRODUCCIÓN.....	19
1.2.	RESEÑA HISTÓRICA DE LA PROVINCIA DE HUANCABAMBA.....	20
1.2.1	Huancambamba, antes del Incanato	20
1.2.2	Huancambamba, en el Incanato	21
1.2.3	Huancambamba, en el Virreynato	21
1.2.4	Huancambamba, en la República.	22
1.3.	CARACTERIZACIÓN DE LA PROVINCIA.....	24
1.3.1.	Área y localización	24
1.3.2.	Características físicas.	25
1.3.2.1.	Ubicación, extensión y conformación.....	25
1.3.2.2.	Límites:.....	26
1.3.2.3.	El relieve	27
1.3.3.	Hidrografía.	29
1.3.4.	Suelos	32
1.3.5.	Flora	34
1.3.6.	Fauna	38
1.3.7.	Clima	39
1.4.	USOS DE SUELO	43
1.4.1.	Uso Residencial.....	43
1.4.2.	Uso Comercial	44
1.4.3.	Equipamiento Urbano	44
1.4.4.	Usos Especiales	44
1.5	ASPECTOS SOCIO POBLACIONALES	46
1.5.1	Población y tendencias migratorias	46

1.5.1.1	Tamaño poblacional	50
1.5.1.2.	Composición de la población	50
1.5.2	Situación ocupacional	52
1.5.3	Niveles de pobreza	53
1.5.3.1.	Pobreza provincial.....	54
1.5.3.2.	Pobreza distrital	55
1.5.4.	Problemas sociales	56
1.5.4.1.	Seguridad ciudadana	56
1.5.4.2.	Instalaciones municipales:	57
1.6.	EQUIPAMIENTO SOCIAL.....	59
1.6.1.	Educación	59
1.6.2.	Salud	63
1.6.3.	Vivienda e infraestructura de servicios básicos	67
1.6.3.1.	Viviendas	67
1.6.3.2.	Abastecimiento de agua	68
1.6.3.3.	Alcantarillado sanitario	69
1.6.3.4.	Sistemas de saneamiento.....	69
1.6.3.5.	Gestión de los Servicios de Agua y Saneamiento	70
1.6.3.6.	Energía eléctrica	70
1.7.	TERRITORIO Y VIALIDAD	71
1.7.1.	La provincia en el contexto de la red vial departamental	71
1.7.2.	Infraestructura vial	73
1.7.2.1.	Vías principales	73
1.7.2.2.	Vías Secundarias	74
1.7.2.3.	Vías locales	74
1.7.3.	Territorio, centros poblados, relaciones y dependencias.....	74
1.7.4.	Accesibilidad al Centro Urbano	74
1.7.5.	Articulación de los centros poblados de la provincia	75
1.7.6.	Cuantificación de los flujos de carga y pasajeros	76
1.7.7.	Funcionamiento de la estructura vial provincial	78
1.7.8.	Definición de ejes viales que unen nodos de desarrollo	81
1.7.9.	Descripción cualitativa de la red vial nacional, departamental, rural y camino de herradura	82
1.7.9.1.	Red Vial Nacional	82

1.7.9.2.	Red Vial Departamental	82
1.7.9.3.	Red Vial Vecinal	83
1.7.9.4.	Red de Caminos de Herradura	83
1.8.	ESTRUCTURA ECONÓMICA DE LA PROVINCIA	84
1.8.1.	Agricultura y ganadería.....	85
1.8.1.1.	Agricultura	85
1.8.1.2.	Ganadería	86
1.9.	EXPLOTACIÓN FORESTAL Y SILVICULTURA.	89
1.10.	MINERÍA METÁLICA Y NO METÁLICA.	90
1.11.	INDUSTRIA, MANUFACTURA Y ARTESANÍAS.....	90
1.12.	COMERCIO	91
1.13.	TRANSPORTE	91
1.14.	TURISMO	93
1.15.	ATRATIVOS TURÍSTICOS DE LA PROVINCIA DE HUANCABAMBA ...	94
1.15.1.	Lugares turísticos del distrito del Carmen de la frontera.	94
1.15.2.	Lugares turísticos del distrito de Sondor.....	103
1.15.3.	Lugares Turísticos En El Distrito De Sondorillo	107
1.15.4.	Sitios de interés de Huancabamba.....	112
1.15.5.	Análisis del turismo y recomendaciones	119
1.16.	IDENTIDAD CULTURAL.....	124
1.16.1.	Tradiciones y costumbres.....	124
1.16.1.1.	Matrimonio y familia.....	125
1.16.1.2.	Fiestas	126
1.16.1.3.	Artesanías	126
1.17.	ARTE POPULAR	127
1.18.	JUEGOS TRADICIONALES	128
1.18.1.	Piedra Papel Y Tijera	128
1.18.2.	Los Encantados.....	128
1.18.3.	Canicas	128
1.18.4.	El Trompo	129
1.18.5.	Escondite	129
1.18.7.	La Gallina Ciega.....	130
1.18.8.	Saltar A La Comba.....	131
1.18.9.	Juego De La Teja o Mundo	131

1.19.	CONTAMINACIÓN AMBIENTAL	131
1.19.1.	Contaminación del agua	131
1.19.2.	Contaminación del suelo	132
1.19.3.	Contaminación con residuos sólidos	132
1.20.	PELIGROS, VULNERABILIDADES, RIESGOS AMBIENTALES Y URBANOS.....	133
1.20.1.	Caracterización físico-geográfica.....	133
1.20.1.1.	Aspecto geológico: Geología regional y local	133
1.20.1.2.	Geología Estructural	134
1.20.1.3.	Geología Zonal	134
1.20.1.4.	Aspecto geomorfológico	135
1.20.1.5.	Aspecto fisiográfico	137
1.20.1.6.	Aspecto hidrogeológico	138
1.20.2	Evaluación de peligros	138
1.20.2.1.	Geodinámica interna.....	138
1.20.2.2.	Geodinámica externa	144
1.20.3.	Mapa de peligros	148
1.20.4.	Evaluación de vulnerabilidad	149
1.20.5.	Características Físicas Del Asentamiento	151
1.20.5.1.	Niveles de Concentración Poblacional.....	151
1.20.5.2.	Características de las Edificaciones	152
1.20.6.	Instalaciones estratégicas	153
1.20.6.1.	Redes de Agua Potable y Alcantarillado	153
1.20.6.2.	Servicios de Emergencia	153
1.20.6.3.	Puntos Críticos de Acceso y Transporte.....	153
1.20.7.	Lugares De Producción Económica	154
1.20.8.	Lugares de concentración publica	155
1.20.9.	Mapa Síntesis De Vulnerabilidad	156
1.20.10.	Mapa De Riesgos.....	158
1.20.11.	Identificación Y Caracterización De Sectores Críticos En La Ciudad	159
1.20.11.1.	Sector A: La Villa - Alto de la Paloma	159
1.20.11.2.	Sector B: El Altillo - La Laguna - Jibaja CHe.	160
1.21.	PERSPECTIVAS DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE HUANCABAMBA	160

1.21.1	Programación del crecimiento urbano.....	160
1.21.2.	Plan de usos de suelo.....	161
1.21.2.1.	Suelo urbano	162
1.21.2.2.	Suelo urbanizable	164
1.21.2.3.	Suelo no urbanizable	165
1.21.3	Propuesta de expansión urbana	167
1.21.4.	Plan de mitigación ante desastres	168
1.21.5.	Pautas técnicas y recomendaciones.....	169
1.21.5.1.	Pautas técnicas de habilitación urbana	169
1.21.5.2.	Pautas técnicas de edificación	170
1.21.6.	Medidas preventivas y de mitigación ante desastres	173
2.	CAPITULO 2.....	176
	CONOCIMIENTO DEL TEMA TERMINAL TERRESTRE CON HOTEL	
	TURÍSTICO.....	176
2.1.	TERMINAL TERRESTE.....	176
2.1.1.	Servicios Operacionales	177
2.1.2.	Servicio De Encomiendas	177
2.1.3.	Servicios auxiliares.....	178
2.1.4.	Servicios complementarios.....	178
2.2	OBJETIVOS E IMPORTANCIA.....	179
2.3.	MARCO LEGAL EN EL PERU	180
2.3.1.	Ley general de transporte (ley n° 27181)	180
2.3.2.	Reglamento nacional de edificaciones:	181
2.3.2.1.	Retiros:	182
2.3.2.2.	Áreas internas	182
2.3.2.3.	Áreas externas:	190
2.3.2.4.	Reglamento nacional de edificación, norma A.110 transportes y comunicaciones - Sub-capítulo II, terminales terrestres	191
2.3.3.5.	Estudio para establecer los requisitos técnicos mínimos para terminales terrestres – MINCETUR (2009).....	195
2.4.	CARACTERÍSTICAS.....	210
2.5.	SERVICIO DE TRANSPORTE.....	210
2.6.	PASAJEROS	210
2.7.	TRANSPORTE TERRESTRE.....	211

2.8.	TRANSPORTE INTERURBANO.....	212
2.9.	TRANSPORTE INTERPROVINCIAL	213
2.10.	TRANSPORTE EN CIUDADES DEL MUNDO	213
2.11.	TRANSPORTE INTELIGENTE	214
2.12.	EL TRANSPORTE COMO PROBLEMÁTICA SOCIAL	216
2.12.1.	Accidentes	217
2.12.2.	El alcohol.....	217
2.12.3.	Congestión.....	218
2.12.4.	Tensión y ruidos:	219
2.12.5.	Contaminación del aire:	219
2.12.6.	Falta de accesibilidad:	220
2.13.	EL TRANSPORTE EN EL PERÚ	220
2.13.1.	La red vial en el Perú	221
2.13.2.	El estado de carreteras en el Perú.....	221
2.13.3.	Opciones de transporte implementadas en el Perú.....	222
2.13.3.1.	El metropolitano.....	222
2.13.4.	Pasajero	223
2.13.5.	Movimiento de pasajeros.....	224
2.14.	VIALIDAD.....	224
2.15.	ORGANIZACIÓN DE LA OFERTA	226
2.16.	INTERVENCIÓN URBANA	226
2.17.	TURISMO	227
2.18.	ANTECEDENTES ECOTURISMO	227
2.19.	TURISMO ESOTERICO	229
3.	CAPITULO 3.....	231
	ESTUDIO DEL TRANSPORTE INTERPROVINCIAL E	
	INFRAESTRUCTURA TURÍSTICA.....	231
3.1	DELIMITACION Y UBICACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO.....	231
3.2.	TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE HUANCABAMBA.....	232
3.3.	SITUACION ACTUAL	233
3.4.	TIPO DE TRANSPORTE	238
3.4.1.	Servicio interprovincial	238
3.4.1.1.	Empresas de Servicio de Transporte interprovincial.....	239
3.4.2.	Servicio interdistrital	245

3.4.2.1.	Empresas de Servicio de Transporte Interdistrital	246
3.4.2.2.	Empresas de Servicio de turístico	257
3.5.	ZONAS DE RIESGO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.....	258
3.6.	RUTA DE INGRESO DE EMPRESAS DE TRANSPORTE A LA CIUDAD..	259
3.7.	CUANTIFICACIÓN DE LOS FLUJOS DE CARGA Y PASAJEROS	261
3.8.	INFRAESTRUCTURA TURÍSTICA EN LA CIUDAD DE HUANCABAMBA	263
3.9.	PLANEAMIENTO DE LA ACTIVIDAD TURISTICA	265
3.10.	EL DISEÑO DENTRO DEL CONCEPTO INTEGRAL DE MERCADO	266
3.11.	LA DEMANDA TURISTICA	266
3.12.	LA OFERTA TURISTICA	267
3.13.	CARACTERÍSTICAS DEL USUARIO POTENCIAL PROMEDIO	270
4.	CAPITULO 4.....	273
	INFORMACIÓN DEL PROYECTO ESPECÍFICO	273
4.1.	UBICACIÓN Y LOCALIZACION:	273
4.2.	ESTUDIO DE TERRENO:	274
4.2.1.	Aspecto físico	274
4.2.1.1	Topografía.	274
4.2.1.2.	Accesibilidad.....	275
4.2.1.3.	Flujos vehiculares.....	275
4.2.1.4.	Fotos aéreas.	277
4.2.1.5.	Vistas del contexto inmediato	279
4.2.1.6.	Equipamiento urbano	280
4.2.1.7.	Geodinámica interna de suelos- Huancabamba.....	281
4.2.2.	Aspecto ambiental	282
4.2.2.1.	Contaminación Ambiental.....	282
4.2.2.2.	Contaminación acústica.....	282
4.3.	IDENTIFICACIÓN DE FUTUROS USUARIOS	284
4.3.1.	Identificación de futuros usuarios terminal terrestre	284
4.3.2.	Identificación de futuros usuarios hotel turístico	285
4.4.	MODELOS ANÁLOGOS - ORDENAMIENTO DE TRANSPORTE	286
4.4.1.	Terminal terrestre de Guayaquil Jaime Roldós Aguilera	286
4.4.1.1.	Reconstrucción De La Nueva Terminal	287
4.4.1.2.	Propuesta Urbano- arquitectónica	292

4.4.1.3.	Accesibilidad	292
4.4.1.4.	Espacio urbano peatonal	292
4.4.1.5.	Aspectos organizativos y funcionales	293
4.4.1.6.	Aspectos formales y espaciales	294
4.4.1.7.	Materiales, texturas y colores.	296
4.4.2.	Terminal terrestre Quitumbe	298
4.4.2.1.	Conexión con la ciudad y el país.....	300
4.4.2.2.	Diseño arquitectónico.....	302
4.4.2.3.	Función de la terminal.....	304
4.4.2.4.	Accesos a la ciudad	304
4.4.2.5.	Accesos a zonas rurales.....	305
4.4.2.6.	Servicios de la Terminal Terrestre Quitumbe	306
4.4.2.7.	Estacionamientos Terminal Quitumbe	307
4.5.	MODELOS ANÁLOGOS HOTEL TURISTICO	308
4.5.1.	Hotel El Paraíso, Mineral del chico hidalgo (ecoturístico)	309
4.5.1.1.	Espacios con los que cuenta.	309
4.5.1.2.	Actividades que realizan en el Chico	310
4.5.2.	Hotel Villa Urubamba	312
4.5.2.1.	Características.	313
4.5.2.2.	Servicios.	314
4.5.2.3.	Diseño.....	317
4.5.2.4.	Actividades que realizan en Villa Urubamba.....	318
4.6.	Proyecto LEED	318
4.6.1.	¿Qué es LEED?	318
4.6.2.	¿Cómo funciona?.....	320
4.6.3.	Proyectos LEED en el mundo	324
4.6.4.	Proyectos LEED en Sudamérica	325
4.6.5.	Ejemplos de algunas edificaciones con certificación LEED.....	326
5.	CAPITULO 5	329
	PROPUESTA URBANO-ARQUITECTÓNICA.....	329
5.1.	PROPUESTA URBANA	329
5.1.1.	Síntesis Del Estudio Terminal Terrestre	329
5.1.2.	Diagnostico Urbano Terminal Terrestre.....	331
5.1.3.	Problemática terminal terrestre	331

5.1.3.1.	En el aspecto ambiental.....	332
5.1.3.2.	En el aspecto urbano.....	332
5.1.3.3.	En el aspecto social	332
5.1.4.	Acciones de intervención urbana	333
5.1.5.	Programa urbano terminal terrestre.....	337
5.1.6.	Estrategias urbanas	337
5.1.6.1.	Conectividad.....	337
5.1.6.2.	Integración al contexto	337
5.1.6.3.	Sostenibilidad	338
5.1.7.	Síntesis Del Estudio Infraestructura Turística.....	338
5.1.8.	Diagnostico Urbano Infraestructura Turística.....	339
5.1.9.	Problemática Infraestructura Turística	339
5.1.9.1.	En el aspecto ambiental.....	340
5.1.9.2.	En el aspecto urbano.....	340
5.1.9.3.	En el aspecto social	340
5.1.10.	Programa Urbano Infraestructura Turística.....	340
5.1.11.	Estrategias urbanas	341
5.1.11.1.	Conectividad.....	341
5.1.11.2.	Integración al contexto	341
5.1.11.3.	Sostenibilidad	341
5.2.	PROPUESTA ARQUITECTONICA	342
5.2.1.	Proyecto arquitectónico.....	342
5.2.2.	Programa Arquitectónico	343
5.2.3.	Análisis Funcional.....	345
5.2.4.	Zonificación.....	346
5.2.5.	Descripción general del proyecto	347
5.2.6.	Conceptualización	347
5.2.7.	Partido y organización.....	348
5.2.8.	Fotos de la propuesta arquitectónica	349
5.2.9.	Certificación LEED para la propuesta arquitectónica.....	353
5.2.9.1.	Sitios sostenibles.	353
5.2.9.2.	Eficiencia en consumo de agua.	353
5.2.9.3.	Energía y atmósfera.	354
5.2.9.4.	Materiales y Recursos	354

	5.2.9.5. Calidad Ambiental Interior.....	355
6.	CAPITULO 6.....	357
	CONCLUSIONES	357
7.	CAPITULO 7.....	359
	RECOMENDACIONES	359
8.	CAPITULO 8.....	361
	REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	361
	ANEXOS	365
	MEMORIA FOTOGRÁFICA.....	365
	LÁMINAS SÍNTESIS DEL ESTUDIO	370
	LÁMINAS DE PROPUESTA URBANO-ARQUITECTÓNICA	385

INDICE DE CUADROS

Cuadro 1. 1. Composición de distritos de Huancabamba.....	24
Cuadro 1. 2. Plantas predominantes en el área urbana y suburbana de Huancabamba	35
Cuadro 1. 3. Tabla Climática // Datos Históricos Del Tiempo Huancabamba.....	41
Cuadro 1. 4. Datos pluviométricos - estación Huancabamba.....	42
Cuadro 1. 5. Población total, por provincia y distritos de Huancabamba	47
Cuadro 1. 6. Población distrital urbana y rural, según sexo y edades simples de	47
Cuadro 1. 7. Población distrital urbana y rural, según sexo y edades simples de Canchaque	48
Cuadro 1. 8. Población distrital urbana y rural, según sexo y edades simples de Huarmaca.....	48
Cuadro 1. 9. Población distrital urbana y rural, según sexo y edades simples de La Laquiz.....	49
Cuadro 1. 10. Población distrital urbana y rural, según sexo y edades simples de Sondor.....	49
Cuadro 1. 11. Población distrital urbana y rural, según sexo y edades simples de Sondorillo.	50
Cuadro 1. 12. Población al 30 de junio, por grupos quinquenales de edad Huancabamba 2015	51
Cuadro 1. 13. Población total, por área urbana y rural y sexo, según edades simples provincia	51
Cuadro 1. 14. Población económicamente activa de 15 y más años de edad por categoría de	52
Cuadro 1. 15. Población económicamente activa de 15 y más años de edad por categoría de ocupación distrito Huancabamba	53
Cuadro 1. 16. Indicadores de pobreza Provincia Huancabamba 2007	55
Cuadro 1. 17. Indicadores de pobreza Provincia Huancabamba 2007	56
Cuadro 1. 18. Población de 3 y más años de edad, por grupos de edad, y condición de Analfabetismo Provincia Huancabamba	58
Cuadro 1. 19. Población de 3 y más años de edad, por grupos de edad, y condición de Analfabetismo Provincia Huancabamba	59
Cuadro 1. 20. Población de 3 y más años de edad, por grupos de edad, y nivel educativo Provincia Huancabamba	62
Cuadro 1. 21. Población de 3 y más años de edad, por grupos de edad, y nivel educativo Provincia Huancabamba.	62
Cuadro 1. 22. Establecimientos de Salud Distrito de Huancabamba	64
Cuadro 1. 23. Establecimientos de Salud Distrito de Canchaque	65
Cuadro 1. 24. Establecimientos de Salud Distrito de El Carmen de la Frontera.....	65
Cuadro 1. 25. Establecimientos de Salud Distrito de Sondorillo	65
Cuadro 1. 26. Establecimientos de Salud Distrito de Lalaquiz	66
Cuadro 1. 27. Establecimientos de Salud Distrito de Sondor.....	66
Cuadro 1. 28. Establecimientos de Salud Distrito de Huarmaca.....	66
Cuadro 1. 29. Establecimientos de Salud Distrito de San Miguel El Faique	67
Cuadro 1. 30. Volúmenes de producción de los principales productos agrícolas permanentes	86

Cuadro 1. 31. Museos de Huancabamba	117
Cuadro 1. 32. Recursos turísticos de la provincia de Huancabamba.....	123
Cuadro 1. 33. Recursos turísticos de la provincia de Huancabamba.....	124
Cuadro 1. 34. Clasificación De Usos De Suelos	181
Cuadro 1. 35. Numero De Servicios Sanitarios según el R.N.E	192
Cuadro 3. 1. Análisis De Transporte Terrestre Interprovincial. Ruta Huancabamba- Piura.....	241
Cuadro 3. 2. Análisis De Transporte Terrestre Interprovincial. Ruta Piura – Huancabamba	241
Cuadro 3. 3. Análisis De Transporte Terrestre Interprovincial. Ruta Huancabamba - Piura	242
Cuadro 3. 4. Análisis De Transporte Terrestre Interprovincial. Ruta Huancabamba – Jaén.....	243
Cuadro 3. 5. Análisis De Transporte Terrestre Interprovincial. Ruta Huancabamba – Jaén.....	244
Cuadro 3. 6. Análisis De Transporte Terrestre Interprovincial. Ruta Huancabamba – San Ignacio.....	245
Cuadro 3. 7. Análisis De Transporte Terrestre Interdistrital. Ruta Huancabamba – Sondor	248
Cuadro 3. 8. Análisis De Transporte Terrestre Interdistrital. Ruta Huancabamba – Ulpamache, Huancabamba – Sondor, Huancabamba – Sondorillo.....	248
Cuadro 3. 9. Análisis De Transporte Terrestre Interdistrital. Ruta Huancabamba – Salalá.....	249
Cuadro 3. 10. Análisis De Transporte Terrestre Interdistrital. Ruta Huancabamba – Huamaní	250
Cuadro 3. 11. Análisis De Transporte Terrestre Interdistrital. Ruta Huancabamba – EL Carmen de la Frontera	250
Cuadro 3. 12. Análisis De Transporte Terrestre Interdistrital. Ruta Huancabamba – EL Carmen de la Frontera	251
Cuadro 3. 13. Análisis De Transporte Terrestre Interdistrital. Ruta Huancabamba – Jacocha y viceversa y Huancabamba – La Laguna y viceversa.....	252
Cuadro 3. 14. Análisis De Transporte Terrestre Interdistrital. Ruta Huancabamba – El Carmen de la Frontera y viceversa; Huancabamba – Salalá y viceversa; y Huancabamba – El Chaupe y viceversa.....	252
Cuadro 3. 15. Análisis De Transporte Terrestre Interdistrital. Ruta Huancabamba – Canchaque y viceversa; Huancabamba – Ulpamache y viceversa.....	253
Cuadro 3. 16. Análisis De Transporte Terrestre Interdistrital. Ruta Huancabamba – San ignacio y viceversa; Huancabamba –la Coipa y viceversa	254
Cuadro 3. 17. Análisis De Transporte Terrestre Interdistrital. Ruta Huancabamba – Salalá- Alan García y viceversa; Huancabamba – Sapalache- El Chaupe y viceversa	254
Cuadro 3. 18. Síntesis de análisis de transporte interdistrital en la ciudad de Huancabamba.	255
Cuadro 3. 19. Síntesis de análisis de transporte interdistrital en la ciudad de Huancabamba.	256
Cuadro 3. 20. Síntesis de análisis de transporte interprovincial en la ciudad de Huancabamba. ...	256
Cuadro 3. 21. Análisis De Infraestructura Hotelera En La Ciudad De Huancabamba - 2018	271

Cuadro 5. 1. Programa arquitectónico Terminal Terrestre.....	343
Cuadro 5. 2. Continuación de Programa arquitectónico Terminal Terrestre	344
Cuadro 5. 3. Programa arquitectónico hotel turístico.....	345

INDICE DE FIGURAS

Figura 1. 1. Laguna de las Huaringas - Huancabamba	20
Figura 1. 2. Plaza Mayor de Huancabamba en 1950	23
Figura 1. 3. Mapa de localización de la provincia de Huancabamba	25
Figura 1. 4. Mapa de localización de la provincia de Huancabamba	25
Figura 1. 5. La ciudad de Huancabamba vista desde el cerro Guitiligún en el año 2017 .	27
Figura 1. 6. Abra de Porculla 2144 m.s.n.m en Huarmaca- Huancabamba	28
Figura 1. 7. Rio Huancabamba 2017	31
Figura 1. 8. Suelo rocoso en Huancabamba	33
Figura 1. 9. Tierras productivas en la zona rural de la ciudad de Huancabamba	33
Figura 1. 10. Dicksonia sp “helecho arbóreo”	37
Figura 1. 11. Epidendrum hemiscleria “Orquídea”	37
Figura 1. 12. Montañas de la parte alta de la laguna Shimbe	37
Figura 1. 13. Neurolepis laegaardii “Totorá”	37
Figura 1. 14. Patagonia gigas “Quinda vieja”	39
Figura 1. 15. Zonotrichia capensis “gorrión”	39
Figura 1. 16. Patagioenas fasciata “paloma torcaza”	39
Figura 1. 17. Gastrotheca cf monticola “rana” marsupial”	39
Figura 1. 18. Stenocercus nubicola “lagartija”	39
Figura 1. 19. Climograma Huancabamba	40
Figura 1. 20. Diagrama De Temperatura Huancabamba	41
Figura 1. 21. Datos Pluviométricos - Estación Huancabamba.	42
Figura 1. 22. Amanecer lluvioso en la ciudad de Huancabamba - plaza de armas 2017	42
Figura 1. 23. Día soleado en Huancabamba- plataforma El Altillio 2017	42
Figura 1. 24. Zona urbana de Huancabamba	43
Figura 1. 25. Zona residencial de Huancabamba- calle unión 2017.....	43
Figura 1. 26. Calle Unión- eje comercial de Huancabamba 2017	44
Figura 1. 27. Calle Junín - eje comercial de Huancabamba 2017	44
Figura 1. 28. Ciudad De Huancabamba: Usos Del Suelo Urbano.....	45
Figura 1. 29. Ciudad De Huancabamba: Usos Del Suelo Urbano.....	45
Figura 1. 30. Comisaría PNP- calle centenario, la Villa - Huancabamba 2017	46
Figura 1. 31. Cementerio viejo Cerro Colorado Huancabamba 2017	46
Figura 1. 32. Cementerio viejo Cerro Colorado Huancabamba 2017	46

Figura 1. 33. Incidencia de pobreza provincia Huancabamba.....	54
Figura 1. 34. Integración vial con las provincias que limita la provincia de Huancabamba.....	72
Figura 1. 35. Ganado Vacuno en Huancabamba	89
Figura 1. 36. Ganado Porcino en Huancabamba	89
Figura 1. 37. Taller De Reparación De Vehículos- Huancabamba 2017	91
Figura 1. 38. Taller De Mecánica General- Huancabamba 2017	91
Figura 1. 39. Terminal terrestre de Huancabamba	92
Figura 1. 40. Baños del Inca.....	99
Figura 1. 41. Ciudadela de Huarmichina.....	107
Figura 1. 42. El Templo de los Jaguares.....	110
Figura 1. 43. Plaza de Armas Huancabamba.....	113
Figura 1. 44. La Iglesia San Pedro	113
Figura 1. 45. Andenerías de Pasapampa.....	114
Figura 1. 46. El Museo Mario Polía Meconi de Huancabamba	114
Figura 1. 47. Geodinámica interna de suelos-Huancabamba	143
Figura 1. 48. Geodinámica externa de suelos-Huancabamba.....	147
Figura 1. 49. Mapa de peligros Huancabamba	148
Figura 1. 50. Factores de Vulnerabilidad de Suelos de Huancabamba	150
Figura 1. 51. Concentración Poblacional en Huancabamba.....	151
Figura 1. 52. Materiales predominantes en Huancabamba.....	152
Figura 1. 53. Concentración Poblacional en Huancabamba.....	155
Figura 1. 54. Lugar de concentración publica- Plaza de armas de Huancabamba	156
Figura 1. 55. Mapa síntesis Vulnerabilidad de Huancabamba	157
Figura 1. 56. Mapa de Riesgos de Huancabamba	158
 Figura 2. 1. Pesos y medidas de omnibus.....	 193
Figura 2. 2. Especificaciones sobre medidas y radio de giros para ómnibus.	194
Figura 2. 3. Esquema general Plataforma de ascenso a 90° para autobuses.....	199
Figura 2. 4. Esquema general Plataforma de ascenso a 60° para autobuses.....	199
 Figura 3. 1. Terminal Terrestre De Huancabamba	 235
Figura 3. 2. Paradero de empresas que brindan en servicio de transporte interprovincial.....	235
Figura 3. 3. Paradero De Empresas Que Brindan El Servicio Interprovincial	236

Figura 3. 4.	Embarque y desembarque de pasajeros en vía pública - calle centenario...	236
Figura 3. 5.	Terminal Interprovincial, Huancabamba Querido SRL- Calle Morropón ..	237
Figura 3. 6.	Calle Morropón- Zona Salida De Vehículos De Terminal Interprovincial	237
Figura 3. 7.	Paradero de empresas que brindan servicio interprovincial a Piura en minivan.	239
Figura 3. 8.	Terminales De Transporte Interprovincial- Huancabamba - San Ignacio – Jaen	239
Figura 3. 9.	Terminal terrestre de Huancabamba- Ruta Huancabamba-Piura.....	239
Figura 3. 10.	Terminal terrestre de Huancabamba- Ruta Huancabamba-Piura.....	239
Figura 3. 11.	Terminales De Transporte Interprovincial- Huancabamba - San Ignacio – Jaen	240
Figura 3. 12.	Terminales De Transporte Interprovincial- Huancabamba - San Ignacio – Jaen	240
Figura 3. 13.	Terminales De Transporte Interprovincial- Huancabamba - San Ignacio – Jaen	240
Figura 3. 14.	Terminales De Transporte Interprovincial- Huancabamba - San Ignacio – Jaen	240
Figura 3. 15	Paradero de empresas que brindan servicio interprovincial a Piura en minivan.	240
Figura 3. 16.	Terminales De Transporte Interprovincial- Huancabamba - San Ignacio – Jaen	240
Figura 3. 17.	Paradero de empresas que brindan servicio interdistrital a Ulpamache (Puente nuevo).....	246
Figura 3. 18.	Paradero de empresas que brindan servicio interdistrital a Ulpamache.....	246
Figura 3. 19.	Paradero de empresas que brindan servicio interdistrital a Sondorillo- Sapalache- El Carmen	246
Figura 3. 20.	Paradero de empresas que brindan servicio interdistrital a Sondorillo	246
Figura 3. 21.	Paradero de empresas que brindan servicio interdistrital a Sondor- Ayabaca (Calle Unión)	246
Figura 3. 22.	Paraderos de empresas que brindan servicio interdistrital a Sondor- Ayabaca y lugares turísticos de la región norte. (Calle Unión).....	246
Figura 3. 23.	Paraderos de empresas que brindan servicio interurbano a Salalá.....	247
Figura 3. 24.	Paraderos de empresas que brindan servicio interurbano Huamaní.....	247

Figura 3. 25. Paraderos de empresas que brindan servicio interurbano Huancabamba - Los lirios (Calle Centenario)	247
Figura 3. 26. Paraderos de empresas que brindan servicio interurbano Huancabamba - Salalá (Calle Ayabaca)	247
Figura 3. 27. tramo sullanera- Ruta Huancabamba Piura.....	258
Figura 3. 28. tramo sullanera- Ruta Huancabamba Piura.....	258
Figura 3. 29. Rutas De Transporte Terrestre En La Ciudad De Huancabamba	260
Figura 3. 30. Infraestructura Turística	266
Figura 3. 31. Hospedaje Medina En El Centro De La Ciudad, Completamente Lleno En Época De Navidad En El Año 2017	268
Figura 3. 32. Hospedaje Señor de la Buena Esperanza	268
Figura 3. 33. Hotel El Gran Chicuate	268
Figura 4. 1. Ubicación de la ciudad de Huancabamba	273
Figura 4. 2. Ubicación del terreno	273
Figura 4. 3. Ubicación del terreno en mapa de peligros	274
Figura 4. 4. accesibilidad al área de intervención.....	275
Figura 4. 5. Avenidas y Vías principales.....	276
Figura 4. 6. Congestionamiento Vehicular En El Mercado De La Provincia- Calle Morropón.....	276
Figura 4. 7. Descarga De Productos De Mercadería Para Abastecer Puestos De Mercado - calle el Mercado 2017.....	276
Figura 4. 8. Salida De Camionetas Que Brindan Servicio Interdistrital En Zona De Congestionamiento - Calle Morropón	277
Figura 4. 9. Tránsito De Mototaxis En Zona De Mercado- Calle Morropón.....	277
Figura 4. 10. Vista satelital del terreno.....	277
Figura 4. 11. Vista satelital de Huancabamba	278
Figura 4. 12. Vista satelital de Huancabamba	278
Figura 4. 13. Vistas del Contexto Inmediato	279
Figura 4. 14. Equipamiento urbano de la ciudad de Huancabamba	280
Figura 4. 15. Geodinámica interna de suelos Huancabamba.....	281
Figura 4. 16. Análisis de Asoleamiento y Ventilación en el terreno	283
Figura 4. 17. Vista superior del terminal terrestre de Guayaquil	287
Figura 4. 18. Terminal Terrestre De Guayaquil	291

Figura 4. 19. Zona De Andenes de terminal Terrestre De Guayaquil	291
Figura 4. 20. Zona De Andenes de terminal Terrestre De Guayaquil	291
Figura 4. 21. Aparcamiento En Terminal De Guayaquil.....	291
Figura 4. 22. Vista Lateral Derecha Del Terminal De Guayaquil.....	291
Figura 4. 23. Vista Frontal Terminal De Guayaquil.....	291
Figura 4. 24. Vista Superior Del Terminal Terrestre De Guayaquil	292
Figura 4. 25. Zona Central De Terminal Terrestre De Guayaquil.....	293
Figura 4. 26. Estructuras Metálicas En El Interior De La Edificación Del Terminal Terrestre de Guayaquil.	295
Figura 4. 27. Estructuras Metálicas En El Interior De La Edificación Del Terminal Terrestre de Guayaquil.	295
Figura 4. 28. Espacio Central De Terminal Terrestre De Guayaquil	296
Figura 4. 29. Vista Lateral Del Terminal Terrestre De Guayaquil.....	296
Figura 4. 30. Terminal Terrestre De Guayaquil	296
Figura 4. 31. Planta general del terminal.....	297
Figura 4. 32. Sección transversal terminal terrestre	297
Figura 4. 33. Mapa De Ubicación Del Terminal Terrestre De Quitumbe	298
Figura 4. 34. Vista Superior Terminal Terrestre De Quitumbe.....	298
Figura 4. 35. Zona De Andenes De Terminal Terrestre De Quitumbe	299
Figura 4. 36. Zona De Venta De Tickes en Terminal Terrestre De Quitumbe	299
Figura 4. 37. Terminal De Quitumbe	299
Figura 4. 38. Terminal De Quitumbe	299
Figura 4. 39. Fachada De Ingresos De Terminal Terrestre De Quitumbe.....	299
Figura 4. 40. Zona interior del Terminal Terrestre De Quitumbe	300
Figura 4. 41. Zona interior del Terminal Terrestre De Quitumbe	300
Figura 4. 42. Esquema Funcional Terminal Terrestre De Quitumbe	301
Figura 4. 43. Instalaciones De La Terminal Terrestre De Quitumbe	301
Figura 4. 44. Zona De Ingreso De Terminal Terrestre De Quitumbe	302
Figura 4. 45. Terminal Terrestre De Quitumbe	302
Figura 4. 46. Sala De Espera Terminal Terrestre De Quitumbe.....	302
Figura 4. 47. Sala De Espera Terminal Terrestre De Quitumbe.....	302
Figura 4. 48. Esquema Funcional Del Terminal Terrestre De Quitumbe.....	303
Figura 4. 49. Características De Las Habitaciones	310
Figura 4. 50. Exteriores Hotel El Paraíso	311

Figura 4. 51. Dormitorios de Hotel El Paraíso	311
Figura 4. 52. Exteriores Hotel El Paraíso	311
Figura 4. 53. Exteriores Hotel El Paraíso	311
Figura 4. 54. Restaurante Hotel El Paraíso.....	311
Figura 4. 55. Restaurante Hotel El Paraíso.....	311
Figura 4. 56. Área Exterior Hotel El Paraíso.....	312
Figura 4. 57. Área Exterior Hotel El Paraíso.....	312
Figura 4. 58. Hotel villa Urubamba.....	313
Figura 4. 59. Exteriores Hotel Villa Urubamba.....	314
Figura 4. 60. Exteriores Hotel Villa Urubamba.....	314
Figura 4. 61. Exteriores Hotel Villa Urubamba.....	314
Figura 4. 62. Exteriores Hotel Villa Urubamba.....	314
Figura 4. 63. Interiores Hotel Villa Urubamba.....	315
Figura 4. 64. Interiores Hotel Villa Urubamba.....	315
Figura 4. 65. Exteriores Hotel Villa Urubamba.....	315
Figura 4. 66. Exteriores Hotel Villa Urubamba.....	315
Figura 4. 67. Exteriores Hotel Villa Urubamba.....	315
Figura 4. 68. Exteriores Hotel Villa Urubamba.....	315
Figura 4. 69. Habitación doble Hotel Villa Urubamba.....	316
Figura 4. 70. Habitación triple Hotel Villa Urubamba	316
Figura 4. 71. Exterior Hotel Villa Urubamba	316
Figura 4. 72. Habitación doble Hotel Villa Urubamba.....	316
Figura 4. 73. Exteriores Hotel Villa Urubamba	316
Figura 4. 74. Exteriores Hotel Villa Urubamba	316
Figura 4. 75. Interiores Hotel Villa Urubamba.....	317
Figura 4. 76. Interiores Hotel Villa Urubamba.....	317
Figura 4. 77. Requisitos de la certificación LEED	319
Figura 4. 78. Pre- requisitos y créditos para obtener la certificación LEED	321
Figura 4. 79. Programa de certificación LEED	322
Figura 4. 80. Puntaje para certificación LEED.....	322
Figura 4. 81. Tipos de certificación LEED.....	323
Figura 4. 82. Pasos para la Certificación LEED.....	323
Figura 4. 83. Número de certificaciones Leed en el mundo.....	324

Figura 4. 84. Incremento del número de certificaciones Leed en el mundo en dos meses	324
Figura 4. 85. Número de certificaciones Leed en Sudamérica	325
Figura 4. 86. Incremento del número de certificaciones Leed en Sudamérica en dos meses	325
Figura 4. 87. Aeropuerto Norman Foster y Aeropuerto Comodoro Rivadavia.....	326
Figura 4. 88. Terminal 2 aeropuerto San Diego – Estados Unidos	326
Figura 4. 89. Oficinas Corporativas Belcorp - Lima, Perú.....	327
Figura 4. 90. Centro Empresarial Real 10 - Lima, Perú	327
Figura 5. 1. Conectividad con el área urbana	335
Figura 5. 2. Propuesta de Luminaria	335
Figura 5. 3. Propuesta Urbana	336
Figura 5. 4. Sección Vía Propuesta	336
Figura 5. 5. Organigrama y flujograma primer piso.....	346
Figura 5. 6. Organigrama y flujograma segundo piso	346
Figura 5. 7. Zonificación	346
Figura 5. 8. Vista frontal aérea desde esquina del terminal.....	349
Figura 5. 9. Vista frontal aérea desde esquina del hotel.....	349
Figura 5. 10. Vista frontal Terminal terrestre con hotel turístico en la ciudad de Huancabamba	350
Figura 5. 11. Vista frontal Terminal terrestre con hotel turístico en la ciudad de Huancabamba	350
Figura 5. 12. Vista lateral izquierda de terminal	351
Figura 5. 13. Vista lateral izquierda de terminal	351
Figura 5. 14. Zona de embarque interdistrital	352
Figura 5. 15. Zona de embarque interprovincial	352
Figura 5. 16. Proyecto LEED	355

ÍNDICE DE ANEXOS

MEMORIA FOTOGRÁFICA

Figura 1. vista aérea en planta de la terminal terrestre con hotel turístico en Huancabamba.....	365
Figura 2. vista aérea posterior de terminal terrestre	365
Figura 3. Zona de embarque y desembarque	366
Figura 4. Zona de embarque y desembarque - ruta interdistrital.....	366
Figura 5. Vista desde esquina lateral izquierda de la propuesta arquitectónica.	367
Figura 6. Vista frontal de hotel.....	367
Figura 7. Zona de estacionamiento de transporte interdistrital	368
Figura 8. Patio de maniobras	368
Figura 9. Vista frontal desde esquina de hotel	369
Figura 10. Conexión de hotel con la terminal terrestre	369

CARPETA DE PLANOS: LÁMINAS SÍNTESIS DEL ESTUDIO

- LÁMINA 01: UBICACIÓN - ACCESIBILIDAD
- LÁMINA 02: CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL TERRITORIO
- LÁMINA 03: ASPECTO SOCIOPOBLACIONAL
- LÁMINA 04: ZONIFICACIÓN Y EQUIPAMIENTO URBANO
- LÁMINA 05: RECURSOS Y POTENCIALIDADES TURÍSTICAS DE LA CIUDAD
- LÁMINA 06: TERRITORIO Y VIALIDAD
- LÁMINA 07: ESTRUCTURA ECONÓMICA DE LA PROVINCIA
- LÁMINA 08: PARADEROS Y RUTAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN LA
CIUDAD
- LÁMINA 09: TRANSPORTE TERRESTRE INTERPROVINCIAL
- LÁMINA 10: TRANSPORTE TERRESTRE INTERDISTRITAL
- LÁMINA 11: UBICACIÓN Y LOCALIZACIÓN DE TERRENO
- LÁMINA 12: ACCESIBILIDAD AL ÁREA DE INTERVENCIÓN, Y VISTAS DEL
CONTEXTO INMEDIATO
- LÁMINA 13: MODELOS ANÁLOGOS DE TERMINALES TERRESTRES
- LÁMINA 14: MODELOS ANÁLOGOS DE HOTELES

CARPETA DE PLANOS: PROPUESTA URBANO-ARQUITECTÓNICA

LÁMINA 15: PROPUESTA URBANA

LÁMINA 16: DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO, ORGANIGRAMAS,
FLUJOGRAMAS Y ZONIFICACIÓN

LÁMINA 17: PLANTA GENERAL PRIMER PISO

LÁMINA 18: PLANTA SEGUNDO PISO

LÁMINA 19: PLANTA TERCER PISO

LÁMINA 20: PLANTA DE TECHOS

LÁMINA 21: CORTES ARQUITECTÓNICOS

LÁMINA 22: ELEVACIONES ARQUITECTÓNICAS

LÁMINA 23: DETALLES DE PISOS Y TECHOS

LÁMINA 24: PROYECTO LEED

LÁMINA 25: VISTAS 3D

LÁMINA 26: VISTAS 3D

1. INTRODUCCION

La planificación, elaboración e implementación de proyectos de terminales terrestres en el mundo han favorecido el crecimiento ordenado de las ciudades, dotándoles de mejores servicios, mejor infraestructura, mayor seguridad, economía y confort a sus pasajeros y usuarios.

En el Perú los terminales terrestres, debido al crecimiento urbano, al aumento del parque automotor, a la falta de planificación urbana y a la ubicación que estos tienen sobre la ciudad han llegado a su límite de capacidad, generando que se invadan las vías y espacios públicas, creando caos vehicular, desorden urbano y una imagen de deterioro de la ciudad.

Por otro lado, el hotel turístico pretende fortalecer el desarrollo y preservación del turismo Huancabambino, contemplar no solo los recursos naturales y rústicos del lugar sino también insertarse dentro de la terminal terrestre para producir mayor acogida por parte de los turistas, fortalecer el crecimiento de las actividades turísticas e incentivar la realización de nuevas actividades en este sector.

Huancabamba es una ciudad que posee bastantes recursos naturales y atractivos turísticos que deben ser aprovechados al máximo para generar un ingreso más a la economía local, y para ello se debe fortalecer la infraestructura turística, en este caso proponiendo un hotel turístico, que este acorde con sus necesidades y unido al terminal terrestre para que el visitante luego de una largo viaje encuentre alojamiento inmediato y posteriormente a eso, salir a recorrer los diferentes lugares y actividades que la ciudad les ofrece.

La presente investigación realiza un estudio acerca de los medios de transporte, las rutas y salidas diarias, interdiarias y semanales a los diferentes lugares de la ciudad, para dar una alternativa de solución técnica, ordenada y coherente a la necesidad que el estudio demande, donde se acoplarán, actividades comerciales (tiendas, restaurantes, cafetines, etc.) para brindar mejores servicios al usuario; y por otro lado, un estudio de la infraestructura hotelera turística, para brindar mejor calidad en sus servicios ; ofreciendo una propuesta arquitectónica de un terminal terrestre más un hotel turístico, y así contribuir al desarrollo urbano, turístico y arquitectónico de la ciudad.

2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN, DESCRIPCIÓN Y FORMULACIÓN.

Para llegar a la ciudad de Huancabamba, desde otros lugares, se parte desde la ciudad de Piura, capital de la región del mismo nombre, varias empresas ofertan el servicio de transporte terrestre hacia la ciudad en mención, que generalmente tienen horario matutino y vespertino de salida.

Actualmente se han incorporado nuevas empresas de transporte para ofrecer sus servicios, que no tienen paradero, invaden la vía y el espacio público para recoger y dejar sus pasajeros tanto en Piura como en Huancabamba. Se desplazan hacia el este, cruzando pueblos como Buenos Aires, Villa Malacasi, Serrán, Chanrro, Canchaque, Palambla, el Tambo, Quispampa, para llegar después de un recorrido de ocho horas a la ciudad de Huancabamba.

El crecimiento de la población, de la actividad turística y de la demanda de pasajeros han hecho que aparezcan nuevas empresas informales y nuevos medios de transporte ofertando sus servicios de viaje a la ciudad de Piura y viceversa, y a distintas partes de la ciudad de Huancabamba, principalmente a los lugares turísticos. Casi todas estas empresas ubican sus paraderos en los alrededores de la terminal, invadiendo el espacio y la vía pública. Otras empresas se encuentran dispersas por diferentes puntos de la ciudad.

Por ello, se debe construir un nuevo terminal terrestre, en un lugar más estable, fuera de la ciudad, concentrando el transporte, creando las condiciones de una competencia sana y controlada entre las empresas que brindan este servicio, y de esta manera llevar el desarrollo a este sector, que necesita de infraestructura de transporte e infraestructura turística, para crecer en forma ordenada y contando con el equipamiento necesario para contribuir con el desarrollo de la ciudad.

Todos los distritos están conectados con la capital provincial por vías carrozables, habiendo servicio diario de Minivan, combis y camionetas que se encuentran con paraderos dispersos en distintos puntos de la ciudad de Huancabamba, invadiendo el espacio público y creando desorden urbano.

Ante el problema planteado en la presente investigación se puede hacer las siguientes interrogantes:

Problema central:

- ¿De qué manera una propuesta de un terminal terrestre más un hotel turístico contribuirá a revertir la problemática del desorden actual del servicio de transporte interprovincial e interdistrital de esta ciudad y favorecerá al desarrollo urbano y turístico de la ciudad?

Problemas secundarios:

- ¿De qué manera un terminal terrestre más un hotel turístico en las afueras de la ciudad (Sector Quispampa Bajo), mejorará la calidad de vida de los habitantes de este nuevo sector?
- ¿De qué manera se fortalecerá y preservará el turismo en la ciudad, protegiendo las áreas naturales y la dinámica de su comunidad?

3. JUSTIFICACIÓN, IMPORTANCIA Y BENEFICIARIOS DE LA INVESTIGACIÓN

La construcción de un nuevo terminal terrestre con un hotel turístico en las afueras del centro urbano de la ciudad de Huancabamba, descentralizará el transporte, fortalecerá el crecimiento urbano ordenado, en una zona más estable, creando nuevos polos de desarrollo; preservando el turismo e implementándolo con una infraestructura hotelera turística, ya que en este sector no existen servicios de alojamientos, y con la creación del terminal terrestre se requerirá de éste, hecho que se reflejará básicamente en una mejora del nivel de los servicios brindados en términos de seguridad, economía y confort.

Los paraderos y agencias de estos autos y buses que van apareciendo para ofrecer su servicio de viaje, se encuentran dispersos en la zona de la terminal y en algunos sectores de la ciudad; donde debido a la ubicación inapropiada, éstos generan desorden para el peatón,

además que invaden la vía pública y provocan caos en la ciudad urbana, es por ello su importancia de contar con nueva infraestructura de terminal con mayor calidad y capacidad que integre a estas nuevas empresas.

Los beneficiarios directos serán los pobladores de la ciudad de Huancabamba: peatones, taxistas y choferes, pues les será más accesible contar con una infraestructura que brinde los servicios adecuados, de calidad y al nivel de una ciudad moderna; además de mantener ordenado el transporte, haciendo de Huancabamba una ciudad moderna y desarrollada. Puesto que la terminal terrestre es un núcleo ordenador del transporte urbano, junto al hotel turístico impulsará la dinámica económica mediante actividades terciarias en el área de influencia donde se localiza, revalorizando el entorno urbano de la zona, realzando el valor y el uso de suelo.

4. OBJETIVOS

4.1. OBJETIVO GENERAL

- Demostrar que con la construcción de un terminal terrestre con un hotel turístico se contribuirá a ordenar el transporte urbano, y se fortalecerá el crecimiento de las actividades turísticas, impulsando la dinámica de actividades terciarias en el área de influencia donde se ubica, revalorizando el entorno urbano de la zona, y el uso de suelo.

4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Plantear una propuesta de Intervención Urbano – Arquitectónica para Huancabamba, de la terminal terrestre más un hotel turístico.
- Describir y conocer la demanda de servicios de infraestructura hotelera turística para fortalecer su preservación y contribuir con su desarrollo.
- Investigar sobre las problemáticas y la falta de servicios al pasajero del transporte terrestre en la ciudad de Huancabamba.

5. MARCO TEÓRICO

5.1. TERMINAL TERRESTRE

Cuando se utiliza el concepto de terminal se hace referencia a aquel espacio físico en el cual terminan y comienzan todas las líneas de servicio de transporte de una determinada región o de un determinado tipo de transporte (por ejemplo, ómnibus o tren). En este sentido, la palabra terminal está utilizada casi como un sustantivo, aunque en realidad es un adjetivo que califica a una estación o a una parada como la terminal. Sin embargo, el uso común del término lo ha vuelto casi en un sustantivo ya que se entiende que la terminal es un lugar en sí mismo.¹

La noción de que un espacio físico sea la terminal de un servicio de transporte supone que es allí de donde parten y hacia donde llegan todos los vehículos o transportes que se pongan en marcha. Las terminales son generalmente las estaciones o paradas más importantes de todo el recorrido por varias razones. En primer lugar, porque es allí donde normalmente permanece toda o gran parte de la flota (ya sea de trenes, ómnibus, micros de corta distancia, etc.), por lo cual el espacio debe ser más grande. En segundo lugar, la terminal es también el lugar al que todas las líneas de recorrido llegan, lo que supone que el movimiento de vehículos y de personas es mucho más importante también. Finalmente, en las terminales es en los lugares en los que se puede adquirir varios servicios que van desde pasajes hasta consumo de productos alimenticios, regalos, etc.²

5.1.1. Servicios Operacionales

Corresponde a las funciones centrales y fundamentales del terminal. Comprende aquellas operaciones y/o servicios que guardan una estrecha relación con el flujo de vehículos dentro del terminal y sus operaciones internas. Estas zonas comprenden las siguientes áreas:

¹ Terminal terrestre. (s.f.). Definición de terminal. Recuperado de <http://www.definicionabc.com/general/terminal.php>

² Terminal terrestre. (s.f.). Definición de terminal. Recuperado de <http://www.definicionabc.com/general/terminal.php>

- Área de andén y de las plataformas de embarque y desembarque de pasajeros.
- Zona operacional privativa de los buses; que comprende estacionamientos operacionales.
- Espacios de parqueo de taxis y vehículos particulares.³

5.1.2. Servicio De Encomiendas

Puede definirse como servicio auxiliar, pero por sus necesidades operacionales, se incluyen en servicios operacionales.

- Los servicios de mantenimiento, limpieza y abastecimiento de combustible que, dependiendo de la modalidad operacional, puede considerarse como servicios complementarios.

5.1.3. Servicios auxiliares

Comprende aquellos servicios que se relacionan con la actividad del transporte mismo de pasajeros y que con el diseño del terminal deben contribuir a optimizarlo. Las áreas que comprenden los servicios auxiliares se pueden clasificar en tres grandes grupos:

- Área de uso Directo de los pasajeros: comprende los ambientes de información y orientación, central de sonido, central telefónica, hall principal.
- Área de uso de las empresas de transporte: son las áreas relacionadas con el expendio de boletos, control de llegadas y salidas de los vehículos y de los pasajeros y la función administrativa pertinente.

³ Arroyo Flores, M. A. (1997). Tesis terminal terrestre para Trujillo

- Áreas para la administración y mantenimiento del terminal: comprende los siguientes ambientes; áreas de oficinas administrativas y dirección técnica de terminal, y áreas del servicio de mantenimiento del terminal.⁴

5.1.4. Servicios complementarios

Comprende a aquellos servicios que permiten mejorar y ampliar los servicios básicos que ofrece el terminal a sus usuarios. Por la naturaleza que brinda son de dos tipos:

- Servicios Públicos, como puesto policial, correo, oficinas de turismo, puesto de primeros auxilios, subestación eléctrica, entre otros.
- Actividades comerciales, financieras, recreativas y de servicio. Según las categorías como magnitudes, modalidad de administración, pueden presentarse como servicios internos o servicios externos al terminal.⁵

5.2. CARACTERÍSTICAS

Edificaciones de grandes dimensiones que comprenden espacios semi- abiertos y cerrados, requieren espacios extensos para áreas exteriores (estacionamientos, área de maniobra).

Edificaciones de actividad constante, que funcionan como hitos dentro de un área urbana y puntos de vinculación entre ciudades y sirven de intercambio económico entre los centros poblados.

Se define por cuatro zonas: zona pública, zona privada, zona exterior y zona de servicio.⁶

⁴ Arroyo Flores, M. A. (1997). Tesis terminal terrestre para Trujillo

⁵ Arroyo Flores, M. A. (1997). Tesis terminal terrestre para Trujillo

⁶ Blanco Hernández, Hernández Hernández (2014) – Tesis Propuesta de Diseño de la Terminal de buses de la Ciudad de Masaya.

5.3. SERVICIO DE TRANSPORTE

Actividad económica que provee los medios para realizar el Transporte Terrestre. No incluye la explotación de infraestructura de transporte de uso público.⁷

Aquel que se realiza para trasladar personas y/o mercancías entre ciudades o centros poblados de provincias pertenecientes a regiones diferentes. En el caso de transporte de mercancías se considera transporte de ámbito nacional también al transporte que se realiza entre ciudades o centros poblados de la misma región.⁸

5.4. PASAJEROS

La palabra pasajero es aquella que se usa para designar a todas las personas o individuos que se encuentran viajando de un punto o ubicación hacia otra. El pasajero es además quien viaja, pero gracias a la conducción de otro ya que él no realiza ninguna acción de dirección sobre el vehículo o medio de transporte. Usualmente, el término pasajero se utiliza en los casos de vehículos masivos como trenes, colectivos, micros, aviones y barcos. Es correcto usarlo para aquellos que viajan en auto también pero no es tan común. La condición de pasajero es creada en el momento en que una persona accede a un viaje en el cual no realiza ningún tipo de dirección del vehículo, sino que simplemente es trasladado por otro desde un punto a otro diferente. Por esta acción, el pasajero siempre debe pagar una cantidad de dinero o, en el caso de algunas regiones del planeta, se puede hacer algún trueque por otros elementos que no sean dinero. En el particular caso de las personas que hacen dedo o que solicitan a desconocidos ser transportados de manera gratuita, como un acto de solidaridad, también se puede considerar como pasajero a aquel que es ayudado.⁹

Dependiendo del tipo de viaje a realizar, la distancia a recorrer, el objetivo del viaje y de otras cuestiones, el pasajero puede cambiar su vestimenta, los accesorios que lleva

⁷ Ley general de transporte y tránsito terrestre título I definiciones y ámbito de aplicación. (S.f.). Recuperado de http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_3106.pdf

⁸ Sunat definiciones principales: recuperado de http://orientacion.sunat.gob.pe/index.php?option=com_content&view=article&id=2559:04-definicionesprincipales&catid=394:devolucion-isc-transportistas-&Itemid=625

⁹ Definición de pasajero. Recuperado de <http://www.definicionabc.com/general/pasajero.php>

consigo, la ansiedad, etc. Esto es así porque normalmente una persona que se convierte en pasajero de un colectivo interurbano, para ir de su casa al trabajo porta los elementos necesarios para trabajar, mientras que un pasajero que debe realizar un viaje largo desde un país a otro deberá llevar otros implementos, quizás más numerosos. También será distinto el pasajero si el viaje es por mucho tiempo o por corto tiempo, si se realiza por razones laborales o por placer y turismo.¹⁰

5.5. TRANSPORTE TERRESTRE

Desplazamiento en vías terrestres de personas y mercancías. Sistema de elementos animales o mecánicos, con los cuales el hombre puede trasladarse de un lugar a otro.¹¹

El transporte terrestre es cual la mayoría de las personas utilizan como: carros, motos, camionetas, entre otros. Este transporte tiene ventajas como rapidez a los lugares que quieres llegar a tiempo como el trabajo, una entrevista, una reunión o una entrega de otra persona, etc.¹²

El transporte terrestre es aquel cuyas redes se extienden por la superficie de la tierra. Sus ejes son visibles, debido a que están formados por una infraestructura construida previamente por la que discurren las mercancías y las personas. Así pues, existen redes de carreteras, caminos, ferrocarriles y otras redes especiales (eléctricas, de comunicaciones, oleoductos y gaseoductos). Denominamos flujo al tráfico que circula por la red de transporte, mientras que la capacidad es el flujo máximo que es capaz de absorber la red.¹³

Estas redes de transporte terrestre las podemos clasificar en función de su densidad en tres tipos: ejes aislados, que serían aquellos que unen exclusivamente dos puntos en el territorio, lugar de producción y de consumo (redes de algunas zonas de países desarrollados en los que la población es escasa los recursos naturales no son explotados); redes poco

¹⁰ Definición de pasajero. Recuperado de <http://www.definicionabc.com/general/pasajero.php>

¹¹ Ley general de transporte y tránsito terrestre título I definiciones y ámbito de aplicación. Recuperado de http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_3106.pdf

¹² Plazola. (1997) Enciclopedia de arquitectura-volumen II, Central de Auto Buses, Agencia de Autos, Banco, Bodega, Biblioteca Bomberos. Plazola editores

¹³ Transporte terrestre. Recuperado de https://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_terrestre

estructuradas, en la que existen varios ejes, conectados o no entre sí, sin que exista una jerarquización entre ellos (redes de países subdesarrollados); redes estructuradas, son aquellas en las que existe un elevado número de ejes, conectados entre sí y organizados de una manera jerárquica, lo que facilita el transporte por todo el territorio (redes de países desarrollados).¹⁴

5.6. TRANSPORTE INTERURBANO

Transporte interurbano es todo aquel transporte de personas que discurra íntegramente por suelo urbano, definido por la legislación urbanística, así como los que estén exclusivamente dedicados a comunicar entre sí núcleos urbanos diferentes situados dentro de distintos términos municipales.¹⁵

Servicios interurbanos de corta distancia: son servicios prestados, en su mayoría, en regiones de tipo rural, conectando pequeñas localidades cercanas entre sí, con muy baja densidad de tráfico. En general son operados por pequeñas empresas de tipo familiar, con vehículos conducidos por sus propios dueños, que residen en el lugar.¹⁶

Se presta del área urbana de la Ciudad, utilizándose para el efecto, ómnibus, microbuses, automóviles y taxis, para satisfacer las necesidades de traslado de los pasajeros.

5.7. TRANSPORTE INTERPROVINCIAL

Referida al desplazamiento de viajeros entre diferentes Centros Urbanos y Regiones. Integrando de esta manera a las diferentes ciudades del País.

5.8. VIALIDAD

Uno de los principales problemas que afectan a las ciudades es la concentración de vehículos en puntos determinados.

¹⁴ Los transportes. Recuperado de <http://ficus.pntic.mec.es/ibus0001/servicios/transportes.html>

¹⁵ Los transportes. Recuperado de <http://ficus.pntic.mec.es/ibus0001/servicios/transportes.html>

¹⁶ Eva María (2010) transporte interurbano. Recuperado de <http://www.consumoteca.com/transporte/transporte-interurbano/>

Las centrales son parte del género de edificios de comunicaciones que genera un importante movimiento de vehículos y personas. El tránsito también lo ocasionan las personas por la necesidad de desplazarse para realizar sus actividades cotidianas. La concentración de vehículos no debe afectar el tráfico en las calles circundantes ni representar un peligro para los peatones y vehículos que circulen.

La viabilidad perimetral evita la concentración de autobuses en la calle y crea esquema de circulación por escalonamiento, lo que da mayor fluidez al tránsito. Si es posible se creará un circuito interno con un carril para que sirva de estacionamiento de los buses que ingresan cuando es considerable el flujo. El ancho de la acera por donde acceden los autobuses no debe ser menor de 3 metros y contará con caseta de control para verificar las salidas e ingresos.¹⁷

5.9. INTERVENCIÓN URBANA

La expresión Intervención Urbana es propia de la arquitectura y el urbanismo, se refiere a esos instrumentos que definen las estrategias de crecimiento de una ciudad, a los proyectos que inciden en su transformación.

La intervención Urbana, puede ser reconstrucción, renovación, restauración, ampliación, remodelación, regeneración, liberación, consolidación, integración, reestructuración, rehabilitación, reciclaje, revitalización, etc.

La ciudad en su análisis ya no es entendida solamente como una estructura funcional, económica y social (en la tradición del planning), o una ordenación de espacios y arquitecturas (en la tradición del urbanismo), o de acontecimientos interrelacionados en el tiempo (en la tradición de la historia urbana); sino que, al decir de M. Sorkin (1992), a partir de estas tradiciones, descifrar los dispositivos de razón de ser, de significación y de sentido de algunos códigos y pautas culturales que organizan las ciudades.

¹⁷ Parodi. L (2016) voces en el fénix, Transporte automotor interurbano de pasajeros: recuperado de <http://www.vocesenelfenix.com/content/transporte-automotor-interurbano-de-pasajeros>

5.10. TURISMO

Para la Organización Mundial del Turismo (OMT), el turismo comprende las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su residencia habitual por menos de un año y con fines de ocio, negocios, estudio, entre otros.¹⁸

5.11. TURISMO ESOTERICO

Es la utilización de conocimientos ancestrales y elementos naturales, todo ello gracias a la diversidad de costumbres, que llevan una estrecha relación con la ecología, pues hizo posible que en la actualidad algunas regiones del Perú, sean lugares muy concurridos por turistas que gustan de experimentar experiencias místicas, practicando ritos culturales del tiempo de los incas. Que fueron desarrollados desde siempre por la sabiduría de las Machi, Chamanes, Sanadores, entre otros tipos de "médicos brujos", quienes han sanado enfermedades sólo utilizando la naturaleza, su energía y conocimiento de la madre tierra.¹⁹

En el siglo XXI se han consolidado nuevas teorías acerca de la relación del hombre con el cosmos y consigo mismo a través de la meditación, el contacto con la naturaleza, la percepción de los sonidos, olores y energías.

En América, a pesar de 2000 años de predominio de la religión católica aún persisten en muchas culturas nativas las figuras del curandero, del brujo, del chamán, quienes mantuvieron sus prácticas en la clandestinidad.

Norteamericanos y europeos crecientemente se interesan en presenciar y participar en las prácticas de curanderismo de Latinoamérica.

Es claro que quienes mejor están en condiciones de dedicarse a esta propuesta son aquellas personas que participan del rito que practican los visitantes.²⁰

¹⁸ Definición de OMT (Organización Mundial del Turismo)

¹⁹ Recuperado de http://www.kbc-travel.com/es/turismo_mistico_y_esoterico_peru.html

²⁰ Barrera, E; Muñoz, R. 2003 Manual de turismo rural para micro pequeños y medianos empresarios rurales
Recuperado de http://www.kbc-travel.com/es/turismo_mistico_y_esoterico_peru.html

6. HIPÓTESIS

6.1. HIPÓTESIS GENERAL

Con la implementación de un nuevo terminal terrestre con un hotel turístico en Huancabamba se contribuirá a mejorar la calidad del servicio de transporte interdistrital e interprovincial, y se favorecerá al desarrollo urbano y turístico para mejorar la calidad de vida urbana y rural de sus habitantes.

6.2. HIPÓTESIS ESPECÍFICA

- La implementación del nuevo terminal terrestre con un hotel turístico en las afueras de la ciudad permitirá repotenciar la demanda de transporte terrestre y la demanda de servicios de infraestructura turística en Huancabamba de manera que la interacción con la naturaleza no cause daños al entorno.
- La propuesta del nuevo terminal terrestre con un hotel turístico en una zona con un suelo estable, permitirá tener un núcleo ordenador del transporte urbano e impulsará la dinámica económica mediante actividades terciarias en el área de influencia, revalorizando el entorno urbano de la zona y el uso de suelo.

6.3. VARIABLES

- Variable Independiente: terminal terrestre más un hotel turístico
- Variable dependiente: servicio de transporte interprovincial e interdistrital y turismo del lugar.

7. METODOLOGÍA DE TRABAJO

7.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN

El tipo de investigación empleado en el desarrollo de esta tesis es descriptivo explicativo.

Descriptivo, porque está orientada a la observación y análisis de las condiciones reales y actuales de la ciudad de Huancabamba, como son los problemas actuales de infraestructura en servicios de transporte y turismo que ofrecen a los usuarios, sus recursos naturales, el contexto inmediato, las necesidades de los usuarios, su historia y los proyectos enmarcados en este contexto, es decir un diagnóstico integral del terminal terrestre más el apoyo a la actividad turística, para lo cual se investigará información de entrevistas, lectura y análisis de documentación.

Explicativo, porque está orientada al análisis de las condiciones y mecanismos que se pueden emplear, para formular un proyecto de un nuevo terminal terrestre con un hotel turístico para el desarrollo de la ciudad.

7.2. NIVEL DE INVESTIGACIÓN

La investigación es de nivel Explicativa, pues demuestra el comportamiento de una variable en función de la otra; por ser estudios de causa-efecto requieren control y debe cumplir otros criterios de causalidad. Por ello, con la presente investigación se busca demostrar que a través de una propuesta de intervención urbano-arquitectónica se solucionará una necesidad humana de un determinado espacio.

7.3. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

La investigación es NO EXPERIMENTAL - TRANSVERSAL, ya que se hará un estudio y análisis de la situación actual de la infraestructura del servicio de transporte y del turismo, y de los posibles usuarios, mediante la realización del recojo de datos en un momento determinado, en un único tiempo, de una muestra de estudio determinada.

7.4. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS

Las técnicas e instrumentos van desde el momento en que se identifica el problema para luego pasar a un proceso de recolección y procesamiento de información donde se logra realizar el diagnóstico situacional correspondiente.

Según el organigrama que se muestra, el estudio será desglosado en diferentes etapas para su organización:

1. Identificación del problema: El análisis previo de la ciudad de Huancabamba en especial respecto al transporte interprovincial e interdistrital y con respecto al apoyo y fortalecimiento del turismo. Para poder revertir los problemas encontrados se dará iniciativa a una intervención urbana arquitectónica.
2. Recopilación de la Información: Se seleccionarán los estudios urbanos realizados y trabajos de investigación de la zona en estudio. Así mismo se realizarán trabajos de campo, se ejecutarán encuestas y entrevistas que nos ayuden a determinar el tipo de propuesta que debemos hacer.
3. Procesamiento de la Información: Una vez recopilada la información se usará herramientas gráficas (mapeos) los cuales ayudarán a comprender y exponer de una mejor manera la problemática del área en estudio.
4. Diagnóstico: Se debe realizar un diagnóstico urbano de la zona que contemple aspectos tales como:
 - Población y organización social
 - Economía Urbana
 - Estructura Urbana: Límites, articulaciones, imagen urbana, uso de suelo, tenencia, afectación al medio físico, ocupación y valores del suelo.
 - Infraestructura: Vialidad, transporte, servicios básicos, drenaje pluvial, telecomunicaciones, recolección y disposición de basura.
 - Vivienda: tipología de vivienda y lote, déficit de vivienda, estado físico, mala ubicación, densidad habitacional, incremento poblacional.

5. Equipamiento Urbano
6. Aspectos Naturales y ambientales.
7. Síntesis: Se elaborará un resumen, producto del diagnóstico obtenido con ayuda de la información recaudada, el cual nos ayudará a determinar puntualmente el área y tipo de intervención.
8. Lineamientos y Estrategias: Se presentará a nivel de Diagramas Gráficos, en los cuales se planteará de manera general las características que deberá regir la propuesta para que se puedan lograr los objetivos.
9. Propuesta urbana arquitectónica: En función de la problemática que se define en el Diagnóstico, los principios y guías establecidas, se plantea también una propuesta urbana que responda a las necesidades del lugar a escala urbana y barrial.
10. Proyecto Arquitectónico: la propuesta urbana debe insertar una edificación, la cual mediante el programa arquitectónico permitirá su integración con el entorno local y espacio público inmediato.

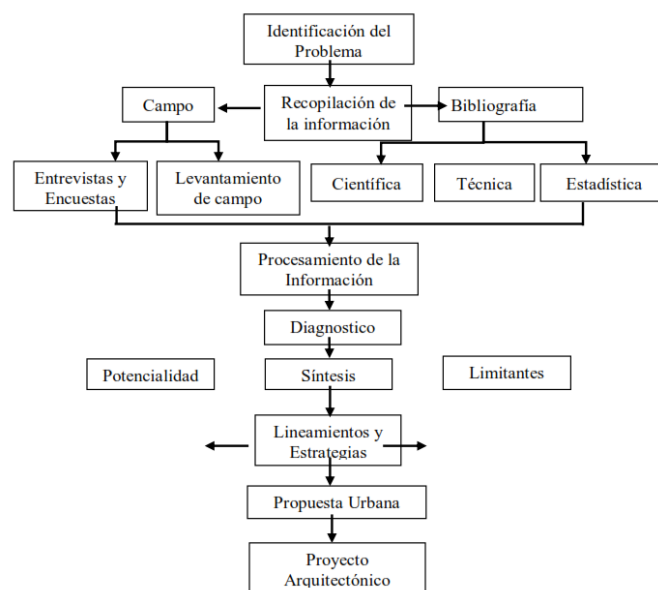


Figura 0.1. Esquema de la metodología de la investigación a emplear

Fuente: Salazar (2015)

Los instrumentos de Recolección de Información: Se realizará entrevistas formales e informales, tanto extensas como consultas simples. Además, se hará uso de observación directa y se consultaran fuentes bibliográficas.

Los instrumentos de Procesamiento de Información: Se empleará software para el dibujo asistido por computadora, como programas AutoCAD, Rhinoceros, Visual Arq, Vray, Photoshop CS6, así como el procesador de texto (MS Word 2013), el procesador de datos (MS Excel 2013) y el Power Point 2013.

CAPITULO 1



DIAGNOSTICO DE LA CIUDAD DE HUANCABAMBA

TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO DE ARQUITECTO

PROPUESTA DE TERMINAL TERRESTRE INTERDISTRITAL E INTERPROVINCIAL CON
HOTEL TURISTICO EN LA CIUDAD DE HUANCABAMBA

CAPITULO 1

DIAGNÓSTICO DE LA CIUDAD DE HUANCABAMBA

1.1. INTRODUCCIÓN

Piura es el quinto departamento más poblado del país, según proyecciones del INEI del año 2015, los 430.319 habitantes. Situado al noroeste del Perú, es un territorio que cuenta con grandes recursos y potencialidades y con una gran historia.

Piura se divide en 8 provincias:

Dos de parte sierra, como son:

- Huancabamba y Ayabaca;

Tres sobre la costa marina, como son:

- Talara, Sechura y Paita

Tres en la zona central:

- Sullana, Morropón y Piura.

Cada una de ellas cuenta con capitales de alta presión demográfica, que equilibran las poblaciones y todas sus ciudades dominan regiones de singular personalidad, tanto por la calidad de sus productos, como por la jerarquía de sus hombres.

Pero es imposible hablar de Piura y no mencionar a la provincia de Huancabamba, sin detenernos en conocer acerca de ésta magnífica provincia, conocida por sus famosos lugares y actividades turísticas, como son las lagunas de las huaringas, las cataratas del sitán, el valle de los infiernillos, chorro blanco, santa clara, la crianza de truchas, la elaboración de quesos, miel de México y el curanderismo, entre otras actividades más.



Figura 1. 1. Laguna de las Huaringas - Huancabamba

Fuente: Oficina de Turismo de la Municipalidad Provincial de Huancabamba

1.2. RESEÑA HISTÓRICA DE LA PROVINCIA DE HUANCABAMBA.

1.2.1 Huancabamba, antes del Incanato ²¹

Se dice que Huancabamba es una palabra aymara, que significa: “Llanura de piedras grandes”. Huanca, que significa Piedra, y Bamba o Pampa, que significa Llanura.

Los vestigios arqueológicos encontrados en la zona por el Arqueólogo italiano Dr. Mario Folia, como el Cementerio pre - inca de Maraypampa, el Templo de los Jaguares en Mitupampa; nos indican de la existencia de un pueblo pre- .inca, y por no haber estudios adecuados al respecto, no se puede determinar aspectos claros de este pueblo.

Los cronistas españoles, opinaban que las tribus Huancabambinas eran tribus salvajes, guerreras, se creían que eran antropófagas y muy pobladas, hablaban diferentes dialectos y tenían diversos dioses.

²¹ Ministerio de Educación (MED, 2013) - Diagnóstico Socio cultural y Lingüístico del ámbito de Intervención – UGEL Huancabamba

1.2.2 Huancabamba, en el Incanato ²²

El Imperio de los Incas o Tahuantinsuyo, se dividió en cuatro regiones llamadas, Chinchay-Suyo, Anti-Suyo, Conti-Suyo y Colla-Suyo, El término Suyo, significa rumbo o dirección, con referencia a los cuatro puntos cardinales y tomando como centro el Cuzco. Huancabamba se encontraba en la región del Chinchay-Suyo o país de los Chincas, situado al norte del Imperio de los Incas.

La conquista por parte de los ejércitos del Inca Túpac Yupanqui, se dio aproximadamente en el año 1480, la cual trajo consigo el progreso de estos pueblos, luego de civilizar a sus pobladores, les enseñaron a labrar sus tierras, sacar acequias para regar sus campos, construyeron templos al Dios Sol, logrando ser uno de los mejores que hubo en el Imperio de los Incas. Del carácter de los pobladores en el Incanato, se dice que era bravo pues, preferían morir libres a vivir avasallados, demostrando coraje y amor a la libertad.

En esta época, la lengua que hablaban era la lengua del Imperio, el quechua. Los colonizadores incaicos, fundaron Caxas y Huancabamba (Huancapampa), que eran atravesados por el Camino Imperial de los Incas, que iba de Quito a Cajamarca y continuaba después al Cuzco.

1.2.3 Huancabamba, en el Virreynato ²³

En octubre de 1532, los conquistadores españoles tuvieron su primer encuentro con los Caxas y Huancapampas. Francisco Pizarro cuando estaba tras Atahualpa se enteró de la existencia de estas dos ciudades andinas, Caxas y Huancabamba, enviando al Capitán Don Hernando de Soto con la finalidad de pacificar estos pueblos y los conquistase para el servicio de Su Majestad.

Huancabamba, durante la época del Virreinato español, formaba parte como partido de la Provincia y Corregimiento de Piura.

²² Ministerio de Educación (MED, 2013) - Diagnóstico Socio cultural y Lingüístico del ámbito de Intervención – UGEL Huancabamba

²³ Ministerio de Educación (MED, 2013) - Diagnóstico Socio cultural y Lingüístico del ámbito de Intervención – UGEL Huancabamba

El Partido Huancabamba, comprendía los ámbitos de la Parroquia de Huarmaca y los anexos de Sondorillo, Chalaco y santo Domingo.

Las actividades económicas principales de esta época fueron la agricultura, ganadería, la minería era escasa, pero se dedicaron al comercio. La lengua y religión incaica fueron desapareciendo, atribuidas en gran parte a la presencia de los españoles en esta zona, volviéndose hablantes del castellano y practicantes del catolicismo.

Producida la conquista española los indios de Huancabamba fueron encomendados por Pizarro a Diego Palomino, hasta por el tiempo de dos generaciones, hasta el siglo XVIII estas poblaciones, o parcialidades, fueron las que dieron origen a las primeras comunidades de indígenas huancabambinas: Cabeza, Segunda, Quispampa, Huarmaca y forasteros.

Huancabamba cuando formó parte del corregimiento de Piura, mantuvo, hasta cierto grado su unidad territorial y étnica, a lo que contribuyó al establecimiento de anexos, haciendas, sitios, estancias y las parcialidades. Esto no ocurrió en la gran provincia incaica de Cajas que concluyó desintegrándose debido a las luchas entre Huáscar y Atahualpa y las composiciones de tierras afectadas por los españoles.

De las cinco comunidades de indígenas iniciales, desapareció la de forasteros; las otras cuatro se mantienen, aunque, dividiéndose, han dado origen a otras más pequeñas. Conservan algunas formas de organización laboral y política, la mediana redición andina o curanderismo, la producción cerámica y textil en pequeña escala. El habla quechua ha desaparecido casi por completo en esta región, manifestándose solamente en forma de antropónimos y topónimos.

1.2.4 Huancabamba, en la República.²⁴

Huancabamba se unió fervorosamente al movimiento emancipador de 1821, se dice que los Huancabambinos participaron con resignada rebeldía en la dominación extranjera. Cuatro años después de la independencia del Perú, el 21 de junio de 1825, Huancabamba

²⁴ Ministerio de Educación (MED, 2013) - Diagnóstico Socio cultural y Lingüístico del ámbito de Intervención – UGEL Huancabamba

mediante un decreto, se acoge al título de Distrito, formando parte de la Gobernación y Provincia Litoral de Piura. El 11 de enero de 1828, durante el gobierno del presidente José de la Mar se eleva a Huancabamba a la categoría de Villa, por Ley No 5898, del Congreso Constituyente. Posteriormente, el 30 de marzo de 1861 el Mariscal Ramón Castilla eleva a Piura a la categoría de Departamento con tres Provincias; Piura, Paita y Ayabaca, designándose a la ciudad de Huancabamba como Capital de la Provincia Andina de Ayabaca, dejando así de ser Distrito para otorgársele el título de ciudad, mediante Ley No 1861, gracias al fiel reconocimiento que prestó Piura durante la guerra para la independencia.

Después de cuatro años, Huancabamba fue formada como provincia, según Ley del 14 de enero de 1865, la Provincia de Ayabaca se dividió en dos ciudades: Ayabaca y Huancabamba teniendo como capitales las ciudades de su nombre. La provincia de Huancabamba, se creó con los distritos de Huancabamba, Huarmaca y Sondor. Posteriormente se fueron creando los otros cinco distritos que tiene: Canchaque, Sondorillo, Carmen De La Frontera, San Miguel Del Faique, y Lalaquiz. Después de 125 años en los que han pasado diferentes gobiernos tanto como autoridades ediles, Huancabamba pasa a formar parte de la Región Piura.



Figura 1. 2. Plaza Mayor de Huancabamba en 1950

Fuente: Archivo ITECA- Imágenes antiguas de Huancabamba – Piura.

1.3. CARACTERIZACIÓN DE LA PROVINCIA

1.3.1. Área y localización ²⁵

El Distrito de Huancabamba es la capital de la Provincia de Huancabamba, se encuentra ubicada aproximadamente a 219 kilómetros al Nor-Oeste de la Ciudad de Piura, a 1929 metros sobre el nivel del mar, a orillas del río Huancabamba.

El Distrito de Huancabamba se ubica en el extremo oriental del Departamento de Piura y comprende una superficie de 447.25 Kilómetros cuadrados.

La provincia de Huancabamba está compuesta por los siguientes ocho distritos.

Cuadro 1. 1. Composición de distritos de Huancabamba.

Distrito	Capital del distrito	Altitud
Huancabamba	Huancabamba	1929
El Carmen de la frontera	Sapalache	2450
Lalaquiz	Tunal	1000
Canchaque	Canchaque	1198
Sondor	Sondor	2050
Sondorillo	Sondorillo	1888
San Miguel del Faique	San Miguel del Faique	1050

Fuente: INEI-Boletín N° 16-2002.

La mayoría de la población de la provincia de Huancabamba vive en los 260 caseríos que forman la provincia.

De los 260 caseríos, solamente una pequeña parte de la población total vive en la ciudad de Huancabamba, capital provincial.

²⁵ Municipalidad Provincial de Huancabamba

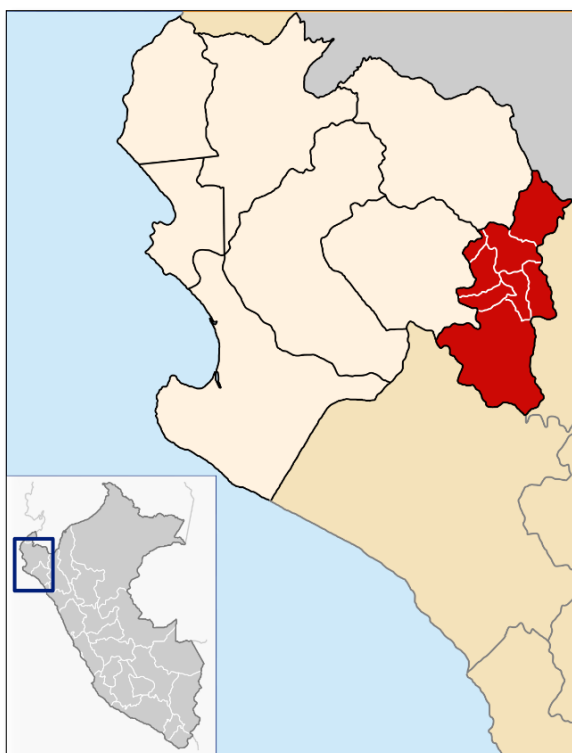


Figura 1. 3. Mapa de localización de la provincia de Huancabamba

Fuente: Municipalidad Provincial de Huancabamba



Figura 1. 4. Mapa de localización de la provincia de Huancabamba

Fuente: Municipalidad Provincial de Huancabamba

1.3.2. Características físicas.

1.3.2.1. Ubicación, extensión y conformación²⁶

Huancabamba se encuentra entre las vertientes Oriental y Occidental de la Cordillera de los Andes (zona nor andina), en los paralelos 05°09'45" y 05°33'54" de Latitud Sur, y entre 79°24'21" y 79°40'36" al Oeste del Meridiano de Greenwich. Se encuentra situada en los 5°15'25" de Latitud Sur y los 79°27'30" de Longitud Oeste del Meridiano de Greenwich, a una altura de 1957 m.s.n.m.

Según los datos rectificados y tomados en la torre de la Iglesia Matriz por el Capitán de Fragata German Stiglich del Servicio Geográfico del Ejército y en los planos a escala 1:10,000 del IGN, la ciudad se encuentra sobre la cota 1,900.

²⁶ PROYECTO CEREN-PNUD (PER 98/018). Programa De Ciudades Sostenibles – Primera Etapa Huancabamba. Huancabamba.

La ciudad tiene cuatro barrios tradicionales, y son:

- La Villa, al norte de la ciudad.
- La Laguna, al Nor-este de la ciudad.
- El Alto de la Paloma, al Nor-oeste de la ciudad.
- El barrio de Chalaco, al sur de la ciudad.

Debido al proceso de expansión urbana, se han creado dos nuevos barrios; el barrio de Ramón Castilla, ubicado al Oeste de la ciudad, margen derecha del río Huancabamba y el barrio Jibaja Che, ubicado al Sur-este de la ciudad, siendo ésta la zona más inestable en cuanto al movimiento de reptación. También existe una ocupación urbana a lo largo de los caminos que comunican a la ciudad de Huancabamba con los demás centros poblados, este sector es conocido como El Altillo.

Observada la ciudad desde la parte alta del cerro Guitiligún, se evidencia la forma de una cruz enclavada de norte a sur, sobre la margen izquierda del río Huancabamba, ocupando una superficie aproximada de 87 has, considerando las zonas de acceso a la ciudad que se encuentran ocupadas con viviendas en ambos márgenes de las vías.

1.3.2.2. Límites:²⁷

- Por el Norte: Provincia de Ayabaca (distrito de Pacaipampa) y la provincia ecuatoriana de Loja.
- Por el Este: con el Departamento de Cajamarca – Provincia de Jaén (distritos de Tabacones y Salloque.
- Por el oeste: con la Provincia de Morropon (Distritos de Salitral y Chalaco).

²⁷ Municipalidad Provincial de Huancabamba

- Por el Sur: con la región de Lambayeque, por el distrito de Olmos.



Figura 1. 5. La ciudad de Huancabamba vista desde el cerro Guitiligún en el año 2017

Fuente: elaboración propia

1.2.3.3. El relieve ²⁸

La provincia de Huancabamba se encuentra dentro de la zona nor andina, como se sabe, los Andes del norte son menos altos que los del centro y los del sur, en especial la Cordillera de Huancabamba.

En esta región las cumbres andinas alcanzan una altura media de 3,000 msnm, y al sur de la provincia se localiza el punto más bajo de todos los Andes: el abra de Porculla, que, con sus 2,144 msnm, constituye el punto más bajo de los Andes sudamericanos y permite alcanzar la selva de Jaén, en el departamento de Cajamarca, en apenas unas horas.

En esta zona andina perteneciente a la provincia de Huancabamba se encuentran:

1. Montañas Andinas compuestas por la cordillera occidental (Pariacaca) y la cordillera central (Guitiligum).

²⁸ Plan Vial de la Provincia de Huancabamba (2013)

2. Valles que tienen forma de V, es más o menos plano y en sus laderas tienen pendientes muy suaves, el río Huancabamba lo recorre de norte a sur.
3. Suelo aluvial, conformado por arcilla y arena, son los más importantes y más fértiles.
4. Suelo arcilloso, en las laderas del río Huancabamba se encuentra suelo de arcilloso de color rojo.
5. Suelo rocoso, en las laderas de la gran pendiente los suelos son rocosos con pequeños bosques de árboles y arbustos.

El relieve de Huancabamba abarca los pisos Desierto Perárido Montano Bajo Tropical entre los 1,600 a 2,000 m.s.n.m.; Matorral Desértico-Montano Bajo Tropical entre los 2,000 a 2,900 m.s.n.m. y Desierto Árido Montano Tropical entre los 2,600 a 3,400 m.s.n.m. En esta provincia se encuentran los bosques montanos.

Huancabamba está distribuida en valles y pendientes de la cordillera, y sus pobladores habitan en caseríos o centros poblados, muy cerca de zonas cultivables.



Figura 1. 6. Abra de Porculla 2144 m.s.n.m en Huarmaca- Huancabamba

Fuente: Mapio.net

1.3.3. Hidrografía.²⁹

En el recorrido de norte a sur de la cordillera de los Andes en la provincia de Huancabamba, este constituye la divisoria de los ríos más importantes del Norte del País. Por su vertiente occidental descienden las aguas que conforman las cuencas del río Chira, Piura y Olmos, mientras que por la vertiente oriental lo hace el río Huancabamba, que forma parte de la cuenca del río Chamaya, y por el nor oriente el río Canchis que es parte de la cuenca del río Chinchipe, afluentes del río Mantaro.

El único río en la región que forma parte de la cuenca del Amazonas es el río Huancabamba, que se origina en la laguna de Shimbe, y que recorre el sur-este del departamento de Piura hasta llegar al departamento de Cajamarca, donde se une con el río Chotano para formar el Chamaya que finalmente desemboca en el Marañón. El caudal es estacionario debido al problema de deforestación en su cuenca superior.

El nacimiento de la cuenca del río Chira es en las alturas de los andes que limita la provincia de Ayabaca con el distrito del Carmen de la Frontera de la provincia de Huancabamba. La cuenca del río Piura se inicia en los distritos de Lalaquiz (río Bigote), Canchaque, San Miguel del Faique (río Puamallca) y Huarmaca (río Chignea).

Por su relativa menor altura respecto a los Andes, la cordillera de Huancabamba no presenta mayores lagunas, siendo las más importantes el conjunto conocido como las Huaringas, entre ellas la laguna del Shimbe, donde nace el río Huancabamba que recorre gran parte de la provincia, recibiendo gran cantidad de afluentes en ambas márgenes para conformar parte de la cuenca del río Chamaya, afluente del río Mantaro.

En el distrito de Carmen de la Frontera nace el río Canchis que recorre gran parte de este, hasta la frontera con el Ecuador y que junto con el río Tabacones forman parte de la cuenca del Río Chinchipe en el departamento de Cajamarca.

²⁹ Municipalidad Provincial de Huancabamba

El agua es uno de los principales recursos renovables, proveniente de precipitaciones pluviales y una vasta red de quebradas, ríos, riachuelos y otros.

El agua existente se utiliza en la agricultura y para el consumo humano. Las principales fuentes de agua son:

- Zona Huamaní: Quebradas Los Chorros, Pasapampa, Grande, Las Huayamas; hay dos vertientes que son Chinchagual y Chita.
- Zona Quispampa: Quebradas Mercho, Huerequeque, Jalqueño, Potro Grande, Huaminga, Huambona, San Francisco, Sangrín y el manantial Pecho Blanco.
- Zona Jicate: Quebradas las Úrsulas, Las Angosturas, Chula y Lavatorio.
- Zona Succhil: Quebradas Jalqueño, Huambona, Olmitos, Chililique; las vertientes Los Chachacomas, Sombrerillo, Jacocha y la vertiente Alisal.
- Zona Comenderos: Quebradas Arachuco, Nanchos, Longulo, San Francisco, Huangape, Chorro Sucio y Chantaco.

Es un gran atractivo turístico porque presenta lagunas, quebradas, ríos. Entre los más importantes tenemos:

- Las Huaringas: son catorce lagunas de diversos tamaños y formas, en estas hacen los curanderos sus ritos para la práctica de la Medicina Tradicional.
- Las más visitadas son: La Shimbe, que es la laguna más grande y La Negra que es la laguna preferida por los “chamanes” piuranos, es donde acuden para en sus aguas, "limpiar" impurezas del cuerpo y del "espíritu".
- El Sitán: es una impresionante cascada de agua, que invita a un fresco baño, cuando los rayos del sol caen sobre el agua, se refractan formándose innumerables arco iris.

- **El río Huancabamba:**³⁰

Paisaje del valle del río Huancabamba. Este río es muy importante porque activan las turbinas de la una central hidroeléctrica, que abastece de energía a la región. Nace en la laguna de Shimbe en la provincia de Huancabamba, cerca al lugar donde también nace el río Quiroz. Recorre la provincia de su nombre, de norte a sur, recibiendo por la margen izquierda al aporte de numerosas quebradas, como Shumaya, Las Juntas, Mandor, Tallín, en el departamento de Piura. Estando ya en Cajamarca se une al Chotano, para formar el Chamaya que es tributario del río Marañón, el cual es el río que da origen al Amazonas.

La laguna de Shimbe es una de las más importantes del grupo de las Huaringas, famosa por sus brujos que practican la magia blanca. El Huancabamba es base para el gigantesco proyecto de irrigación de las Pampas de Olmos, que se viene gestando desde tiempos del Presidente Legía con los estudios que hizo el Ingeniero Carlos Sutton.



Figura 1. 7. Río Huancabamba 2017

Fuente: Elaboración propia

³⁰ Ministerio de Educación (MED, 2013) Diagnóstico Socio cultural y Lingüístico del ámbito de Intervención – UGEL Huancabamba

1.3.4. Suelos³¹

Huancabamba, llamada también “La ciudad que camina” o “Resbalabamba”, debido a una falla geológica que agrieta el suelo y origina el deslizamiento del terreno hacia la margen sur del río.

Los barrios que la conforman son: El Alto de la Paloma, Ramón Castilla, Chalaco, La Laguna, El Altillo, La Villa, además, y el Asentamiento Humano Jibaja Ch.

Tipos de Suelos y Pendientes

Los suelos del distrito, según las zonas son:

- Huamaní: Suelos sucios, francos a franco arcillosos, con pendientes poco pronunciadas.
- Juzgara: presentan suelos arcillosos, franco arcilloso, franco arenoso, con pendientes moderadas.
- Jicate: Suelos arcillosos (Ñangalí y Laumache); francos a franco arcilloso (El Espino, Botonal y Quispe Alto y Bajo).
- Succhil: Francos (Calderón, Rodeopampa, Succhil, Cascamache, Los Lirios, Quilán, Matara, La Laguna, El Alambre); Franco arenosos (El Tambo, Cascamache y Pundín).
- Comenderos: El 20% de los suelos son franco arcilloso y el 80% son arcillosos.

Erosión

Dada las condiciones de riego por gravedad y la particularidad geográfica del suelo, el distrito presenta el mayor riesgo de erosión, agravados año tras año por las

³¹ Municipalidad Provincial De Huancabamba

torrenciales lluvias y por la escasa voluntad del agricultor para evitar esta erosión, surgiendo la necesidad de implementar nuevos sistemas de riego y formas de protección del suelo mediante barreras vivas que retengan y enriquezcan al suelo y provean de sombra, especies como el Shirimbache, Pashul, Pahalque, Palo Negro, Cenizo, Palo Colorado, Chuspo, Palo de Oso, Chamelico y otros árboles conocidos en la zona.

En esta zona andina perteneciente a la provincia de Huancabamba se encuentran:

- Suelo aluvial, conformado por arcilla y arena, son los más importantes y más fértiles.
- Suelo arcilloso, en las laderas del río Huancabamba se encuentra suelo de arcilloso de color rojo.
- Suelo rocoso, en las laderas de la gran pendiente los suelos son rocosos con pequeños bosques de árboles y arbustos.

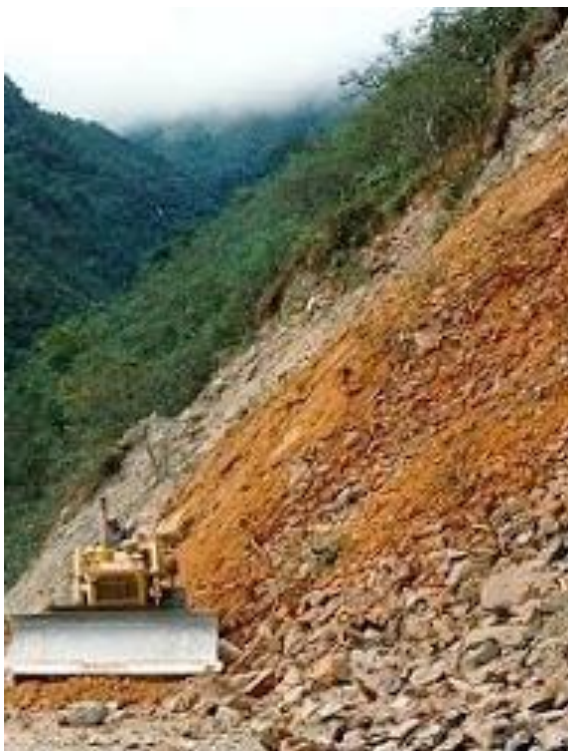


Figura 1. 8. Suelo rocoso en Huancabamba
Fuente: Municipalidad Provincial de Huancabamba



Figura 1. 9. Tierras productivas en la zona rural de la ciudad de Huancabamba
Fuente: Elaboración propia

1.3.5. Flora ³²

La provincia de Huancabamba, por sus diferentes pisos ecológicos, es la más favorecida del departamento de Piura. En ella encontramos una gran diversidad de especies arbóreas, arbustivas y herbáceas, y una variedad de fauna.

Respecto a la Flora, debemos señalar que especialmente la zona norte está cubierta por un bosque húmedo de montaña, con abundante y variadas hierbas medicinales, plantas apreciadas por la calidad de su madera que se emplea en la construcción de casas, muebles, entre estas podemos mencionar el Cedro, Álamo, Capulí de Montaña, Chonta y otros.

Además, existen áreas deforestadas empleadas para el cultivo de café, cítricos, papaya, palta, lúcuma, plátano en distintas variedades y otros.

También existen gran variedad de plantas que pueden ser utilizados en la industria, tales como: Plantas Tintoreras (para fijar el color a las telas), Curtidoras y plantas medicinales que pueden ser empleadas en la preparación de drogas.

Gran parte de la superficie de la zona centro y sur este de la Provincia se encuentra cubierta de matorrales, denominados subhúmedo y húmedo, formada básicamente por la vegetación arbórea y arbustiva. Así como, una zona angosta denominada Pajonal, donde se produce papa, oca, maíz, trigo y otros.

La parte sur oeste, está cubierta de bosques, denominados secos por los expertos debido a que soportan un régimen de humedad extremo, marcado por una breve estación lluviosa y una larga temporada de sequía (que se prolonga hasta por nueve meses cada año), en esta zona se está cultivando la paja toquilla con magníficos resultados, planta que es muy apreciada industrialmente.

Por la variedad de suelos que tiene Huancabamba, posee una flora rica y variada. Tenemos distintos tipos de flora:

³² Ministerio de Educación (MED, 2013) Diagnóstico Socio cultural y Lingüístico del ámbito de Intervención – UGEL Huancabamba y Oficina de Turismo-Municipalidad Provincial de Huancabamba

- Plantas por la calidad de madera: El yatamo amarillo, capulí de montaña, cedro, ceibo, chonta faique, guayacán, Moral, roble, sauce.
- Productos alimenticios: Trigo, cebada, maíz, papa, ollucos, ocas, menestras.
- Plantas frutales: Naranja, plátano, Lalo, capulí, tuna, granadilla.
- Plantas medicinales: Achicoria, cuti-cuti, maique, huachumo, supinune, piñones.
- Plantas para la industria: Café, caña brava, carrizo, moral méjico.
- Plantas ornamentales: Rosas, geranios, claves, cartuchos, azucenas, orquídeas, etc.

Cuadro 1. 2. Plantas predominantes en el área urbana y suburbana de Huancabamba

ESPECIES	
NOMBRE COMÚN	NOMBRE CIENTÍFICO
Especies maderables	<i>Alnusjournulensis</i>
1. Aliso	<i>Eugenia myrobalana</i>
2. Arrayán o lanche	<i>Coccolobaruiziana</i>
3. Añalque	<i>Schismus molle</i>
4. Molle	<i>Ceiba trischistrandra</i>
5. Ceibo	<i>Cederla</i>
6. Cedro (extinción)	<i>Escalloniamirticolloides</i>
7. Chachacomo	<i>Chlorophoratinctoria</i>
8. Chamelico (extinción)	<i>Caesalpiniapai-pai</i>
9. Charán	<i>Escalloniasp.</i>
10. Chuspo. (extinción)	<i>Acacia macracantha</i>
11. Chonta	<i>Ficus sp.</i>
12. Faique	<i>Terminaliavalverdea</i>
13. Flor de agua	<i>Tabebuia guayacán</i>
14. Higuerón	<i>Junglansneotropica</i>
15. Huarapo	<i>Nectandrasp.</i>
16. Guayacán. (extinción)	<i>Loxopterigiumhuasango</i>
17. Nogal	<i>Ocoteacernura</i>
18. Pagualque	<i>Salíxhumboltiana</i>
19. Roble	<i>Bambusa guadua</i>
20. Palo cenizo. (extinción)	<i>Caricapubescens</i>
21. Hualtaco negro	<i>Annonachirimola</i>
22. Puchuquero	<i>Inga feuillei</i>
23. Sauce	<i>Annonamuricata</i>

ESPECIES	
NOMBRE COMÚN	NOMBRE CIENTÍFICO
24. Palo colorado. (extinción)	Passifloraligularis
25. Guayaquil	Citrus aurantifolia
26. Plantas frutales	Lúcuma abovata
27. Chicope	Musa par
28. Chirimolla	Annona cherimola
29. Guaba	Inga edulis
30. Guanábana	Annona muricata
31. Granadilla	Passiflora ligularis
32. Lima	Citrus aurantiifolia
33. Lúcuma	Musa paradisiaca
34. Plátano	Passifloracuadrangularis
35. Pomarrosa	Syzygium jambos
36. Tumbo	Mircyantheschopoloides
37. Cerezo (frutales silvestres)	Schismus molle
38. Sirimbache (frutales silvestres)	Juglansneotropica
39. Guayabilla (frutales silvestres)	Bombaxgraveolens
40. Lanche (frutales silvestres)	Bombaxdiscolor
41. Mollaca (frutales silvestres)	Caesalpinia tintoria
42. Mora (frutales silvestres)	Rubus loganobaccus
Plantas medicinales	Nombre científico
43. Achupalla	Guzmania candelabrum
44. Anís	Pimpinella anisum
45. Verbena	Verbena officinalis
46. Cola de caballo	Equisetum arvense
47. Chin-chín	Azara microphylla
48. Chivato	Pericome caudata
49. Canchalagua	Schkuhria pinnata
50. Higo	Ficus carica
51. Llantén	Plantago major
52. Molle	Schinus molle
53. Nogal	Trichocereuspachanol
54. Palo santo	Eysenhardtia polystachya
55. Nispero	Eriobotrya japonica
56. Tara o guarango	Caesalpinia spinosa
57. San pedro	Echinopsis pachanoi
58. Matico	Piperaceae-Piper
59. Culén	Saccharumoficcinale
60. Poleo amarillo.	Fourcroya andina
61. Pasma	BixaOreana
62. Méjico	Coffeaarabica
63. Psicol.	Agave americana
64. Pájaro bobo	Thevetia

ESPECIES	
NOMBRE COMÚN	NOMBRE CIENTÍFICO
65. Chilca	Baccharis
66. Salvereal	Chamaemelum nobile
Industriales	Nombre científico
67. Caña de azúcar	Saccharum officinarum
68. Cabuya	Furcraea andina
69. Achiote	Bixa orellana
70. Café	Coffea
71. México (Maguey)	Agave
Pastos y forraje	Nombre científico
72. Alfalfillas	Medicago sativa
73. Amor seco	Xanthium spinosum
74. Cordoncillo	piper auritum

Fuente: Ministerio de Educación (MED, 2013) Diagnóstico Socio cultural y Lingüístico del ámbito de Intervención – UGEL Huancabamba y Oficina de Turismo-Municipalidad Provincial de Huancabamba



Figura 1. 10. Dicksonia sp “helecho arbóreo”
Fuente: Oficina de Turismo de la Municipalidad provincial de Huancabamba



Figura 1. 11. Epidendrum hemiscleria “Orquídea”
Fuente: Oficina de Turismo de la Municipalidad provincial de Huancabamba



Figura 1. 12. Montañas de la parte alta de la laguna Shimbe
Fuente: Oficina de Turismo de la Municipalidad provincial de Huancabamba



Figura 1. 13. Neurolepis laegaardii “Totora”
Fuente: Oficina de Turismo de la Municipalidad provincial de Huancabamba

1.3.6. Fauna ³³

La Fauna en la provincia de Huancabamba es variada en la que podemos considerar básicamente la cría: dentro del ganado mayor el Vacuno y el Caballar; y dentro del ganado menor el Ovino, Caprino y Porcino; y abundantes aves de corral, así como cuyes.

También, dentro de los confines de la provincia se encuentran animales y aves silvestres para la caza, así como fieras y aves de rapiña, tales como:

- Animales de caza: Venados, Ante, Ardilla, Conejo de monte, Majas, Sajino, Vizcacha, Yamanguje entre otros. Estos animales son comestibles y sus carnes son muy apreciadas por los pobladores.
- Fieras: Puma, Tigrillo, Añas, Cachul, Chucurillo, Erizo, Guaigua, Oso hormiguero, Oso pardo, Oso negro fortino, Zorro ovejero y Zorro Pacticho.
- Aves de caza: Gran variedad de palomas (Blancas o de Castilla, Parda o Playera, Pugo toro, Torcaza, Tórtola, Zaparsa), Perdiz y pavas de monte.
- Aves de Rapiña y otros: Cóndor, Cuervo, Gallinazo, Angapila, Buitre, Halcón, Halconcillo, Huacaca grande y pequeña, Trapichero,
- Aves de campo: Martin pescador, Garzas blancas y de colores, diferentes clases de patos en los ríos y lagunas, Cangan, Carpintero, Colibrí,
- Cucarachero, Culebrero, Cumán, Chaveloas, Choquemos, Chilala u Ollero, Golondrina, Gorrión, Zorzal, Jilguero, Loros, Urraca, etc.
- Aves nocturnas: Lechuza, linguin guacabo, Gallina de muerto o Shul shul.

³³ Ministerio de Educación (MED, 2013) Diagnóstico Socio cultural y Lingüístico del ámbito de Intervención – UGEL Huancabamba y Oficina de Turismo-Municipalidad Provincial de Huancabamba



Figura 1. 14. *Patagonia gigas* “Quinda vieja”

Fuente: Oficina de Turismo de la Municipalidad provincial de Huancabamba



Figura 1. 15. *Zonotrichia capensis* “gorrión”

Fuente: Oficina de Turismo de la Municipalidad provincial de Huancabamba



Figura 1. 16. *Patagioenas fasciata* “paloma torcaza”

Fuente: Oficina de Turismo de la Municipalidad provincial de Huancabamba



Figura 1. 17. *Gastrotheca cf monticola* “rana” marsupial”

Fuente: Oficina de Turismo de la Municipalidad provincial de Huancabamba



Figura 1. 18. *Stenocercus nubicola* “lagartija”

Fuente: Oficina de Turismo de la Municipalidad provincial de Huancabamba

1.3.7. Clima³⁴

En esta ciudad, el clima es templado, agradable y muy sano; en las partes bajas, el clima es ligeramente húmedo y templado. En las partes altas, el clima es húmedo y con frío.

³⁴ Oficina de Turismo - Municipalidad Provincial de Huancabamba

Los meses de enero a abril son el periodo de lluvia después de la cual el clima vuelve primaveral. La temperatura fluctúa entre los 13° y 24° C aproximadamente y en promedio 18° C. La característica del clima se atribuye a la ubicación de la ciudad que se encuentra en un lugar abierto, donde corren los vientos en todas las direcciones, próximo a la Cordillera de los Andes, y estar en una hoyada entre los Cerros Pariacaca y Gutiligum, evitando que la neblina baje al centro de la ciudad y sólo se presente en las faldas de los cerros.

Según muestra el Climograma el mes de junio es más seco y febrero es de mayor precipitación, el Diagrama de temperatura muestra que el mes más caluroso es enero y el más frío del año es Julio mientras que la tabla climática señala que las temperaturas medias varían durante el año en un 1.3°C. El mes más seco es julio, con 12 mm de lluvia. La mayor cantidad de precipitación ocurre en marzo, con un promedio de 88 mm.

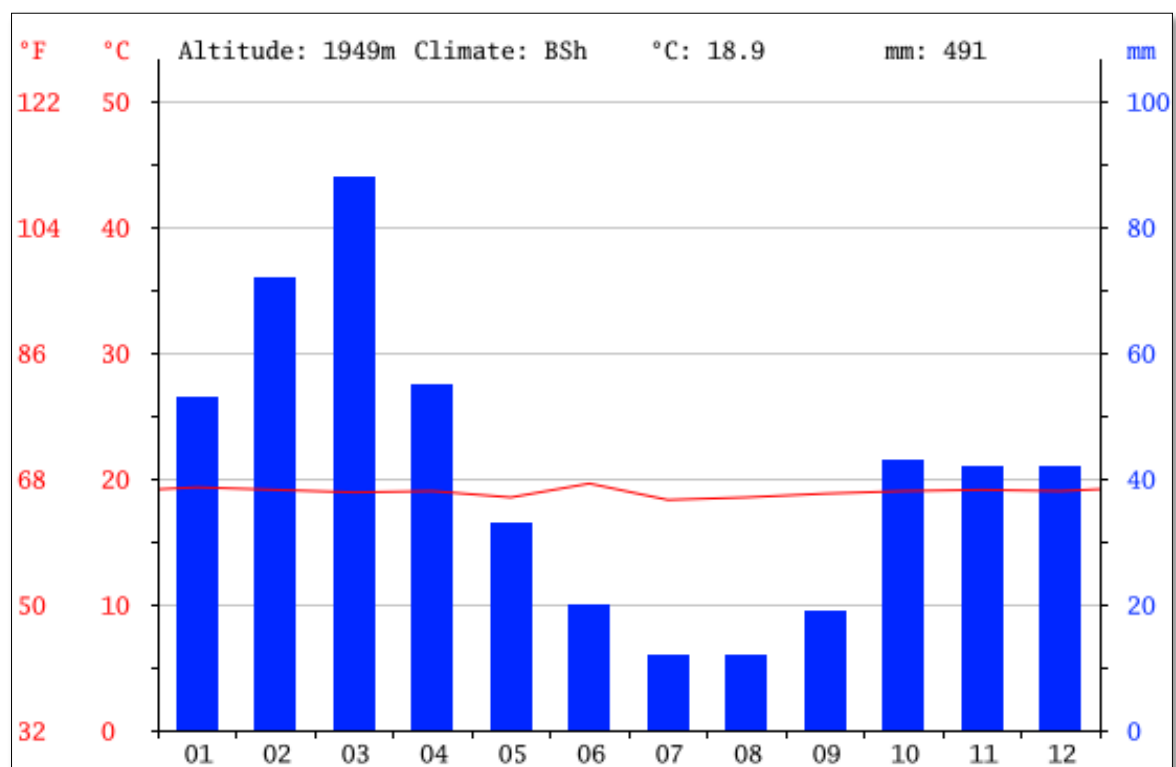


Figura 1. 19. Climograma Huancabamba

Fuente: climate-data.org

Junio es el mes más cálido del año. La temperatura en junio promedios 19.6 ° C. Las temperaturas medias más bajas del año se producen en julio, cuando está alrededor de 18.3 ° C

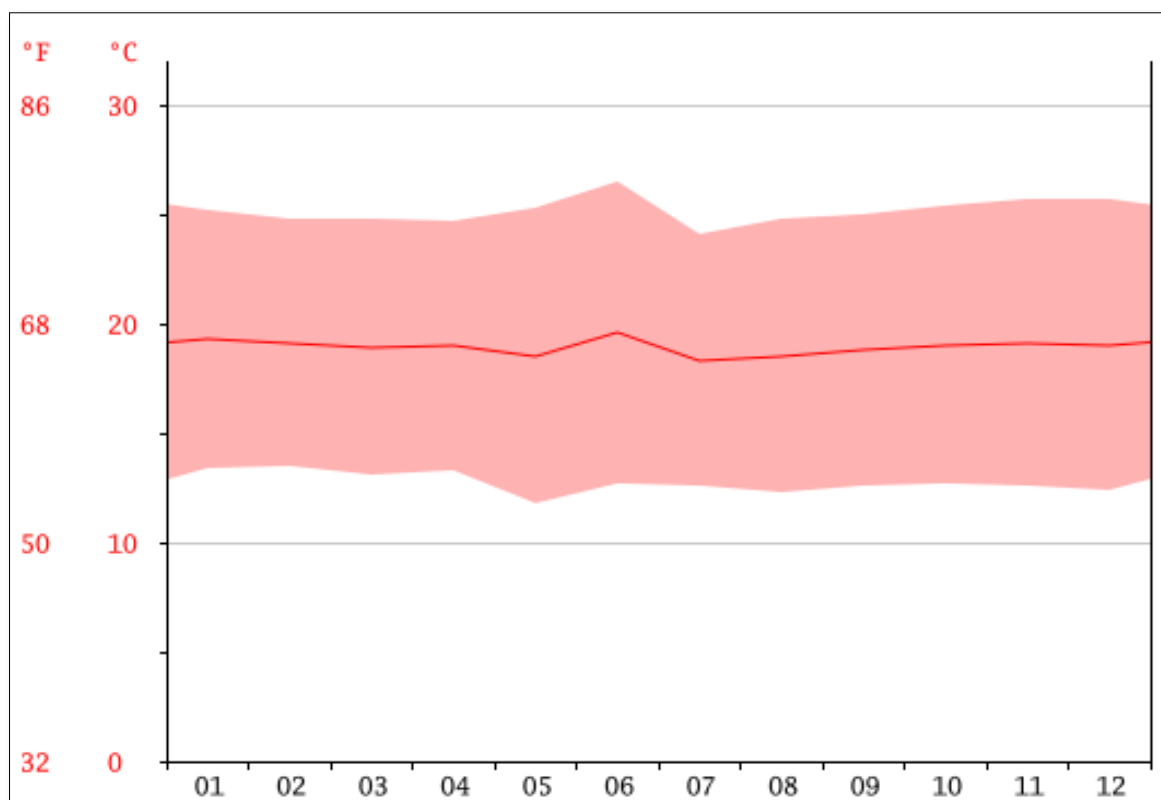


Figura 1. 20. Diagrama De Temperatura Huancabamba

Fuente: climate-data.org

Hay una diferencia de 76 mm de precipitación entre los meses más secos y los más húmedos. La variación en las temperaturas durante todo el año es 1.3 ° C.

Cuadro 1. 3. Tabla Climática // Datos Históricos Del Tiempo Huancabamba

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Temperatura media (°C)	19.3	19.1	18.9	19	18.5	19.6	18.3	18.5	18.8	19	19.1	19
Temperatura mín. (°C)	13.4	13.5	13.1	13.3	11.8	12.7	12.6	12.3	12.6	12.7	12.6	12.4
Temperatura máx. (°C)	25.2	24.8	24.8	24.7	25.3	26.5	24.1	24.8	25	25.4	25.7	25.7
Temperatura media (°F)	66.7	66.4	66	66.2	65.3	67.3	64.9	65.3	65.8	66.2	66.4	66.2
Temperatura mín. (°F)	56.1	56.3	55.6	55.9	53.2	54.9	54.7	54.1	54.7	54.9	54.7	54.3
Temperatura máx. (°F)	77.4	76.6	76.6	76.5	77.5	79.7	75.4	76.6	77	77.7	78.3	78.3
Precipitación (mm)	53	72	88	55	33	20	12	12	19	43	42	42

Fuente: climate-data.org

El clima en la ciudad de Huancabamba por ser del tipo frío y seco, durante los meses lluviosos de enero a marzo presenta precipitaciones pluviales de hasta 650 mm., disminuyendo en los meses de estiaje de abril a diciembre.

La información meteorológica del área en estudio procede de los registros de la Estación Meteorológica de Huancabamba, el siguiente Cuadro muestra la precipitación total anual que se registró durante el periodo comprendido entre los años 1990 y 2000, registrándose las mayores precipitaciones en los años 1993 y 1999, con 875.3 mm. y 851 mm., respectivamente.

Cuadro 1. 4. Datos pluviométricos - estación Huancabamba

AÑO	MESES (m.m.)												TOTAL m.m.
	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	
1990	35,5	32,6	30,3	44,6	34,6	20,4	11,8	4,5	2,8	51,7	59,8	40,3	368,9
1991	26,4	29,6	28,0	17,0	6,4	3,2	0,0	7,8	0,8	15,4	18,5	31,5	184,6
1992	30,3	44,0	29,7	28,3	8,7	7,4	1,0	3,3	16,3	20,3	37,1	90,3	316,7
1993	69,7	110,6	251,5	102,3	34,8	3,8	7,8	2,4	16,7	66,8	63,2	145,7	875,3
1994	68,2	110,4	119,7	140,5	34,5	9,5	4,5	34,4	34,2	8,3	57,8	43,2	665,2
1995	39,5	28,1	89,1	26,4	38,4	3,1	31,4	4,2	4,7	13,7	78,5	65,2	422,3
1996	61,8	53,3	90,4	33,7	17,4	6,9	4,8	9,3	3,7	37,2	16,5	16,1	351,1
1997	50,4	55,1	30,0	31,4	9,0	3,6	8,6	0,5	10,9	46,4	107,2	41,0	394,1
1998	53,3	85,1	77,9	79,2	42,3	13,8	12,2	0,6	4,2	68,8	42,1	23,0	502,5
1999	91,1	151,8	142,7	58,3	99,6	76,4	17,4	6,6	47,2	26,1	39,0	94,8	851,0
2000	43,5	118,6	133,5	78,7	71,9	23,6	1,5	9,1	30,2	----	----	----	510,6

Elaboración: Equipo Técnico CEREN - PNUD. Octubre 2000.

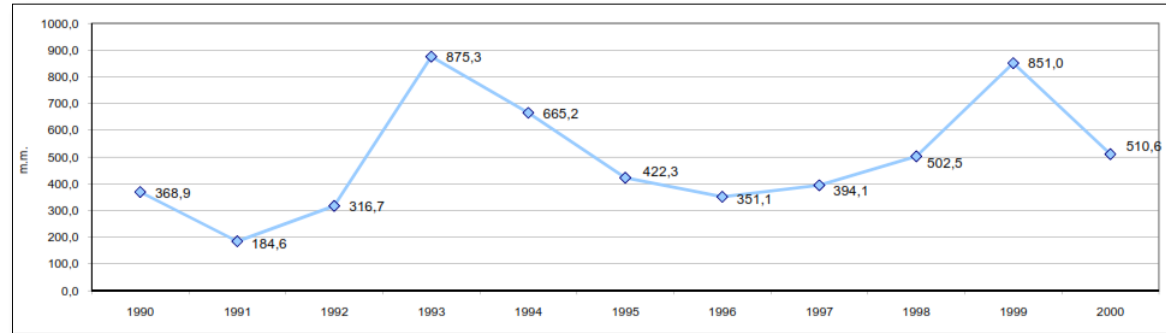


Figura 1. 21. Datos Pluviométricos - Estación Huancabamba.

Elaboración: Equipo Técnico CEREN - PNUD. Octubre 2000



Figura 1. 22. Amanecer lluvioso en la ciudad de Huancabamba - plaza de armas 2017

Fuente: Elaboración propia.



Figura 1. 23. Día soleado en Huancabamba-plataforma El Altillito 2017

Fuente: Elaboración propia.

1.4. USOS DE SUELO ³⁵

La ciudad de Huancabamba ocupa una extensión de 87.0 Hectáreas, de las cuales el uso predominante es el residencial que ocupa 26.30 Has, Y representa el 32.2% del área urbana. El uso comercial es el segundo en importancia con una extensión de 1.68 Has, que representan el 1.9% de la superficie total. El resto de la superficie de la ciudad está ocupado por equipamientos, usos institucionales y áreas libres que ocupan un total de 59.02 Has, y representan el 67.8% del total del área urbana.

Los principales usos que se dan en el área urbana son:

1.4.1. Uso Residencial³⁶

Como se ha mencionado anteriormente es el uso predominante en la ciudad. Ocupa una extensión de 26.30 Has, que representa el 30.2% del total del Casco urbano.

El uso residencial se concentra principalmente en los cuatro barrios tradicionales de Huancabamba: Chalaco, Alto de la Paloma, La Villa y La Laguna. Además, en el barrio Jibaja Che y en el barrio de Ramón Castilla, el uso residencial se da en menor proporción con respecto a otros usos, y en la zona de El Altillo el uso residencial es incipiente, pues se da únicamente sobre el eje de los caminos y trochas que comunican a Huancabamba con las otras localidades de la provincia.



Figura 1. 24. Zona urbana de Huancabamba

Fuente: <http://www.elregionalpiura.com.pe/>



Figura 1. 25. Zona residencial de Huancabamba- calle unión 2017

Fuente: Elaboración propia

³⁵ PROYECTO CEREN-PNUD (PER 98/18)

³⁶ PROYECTO CEREN-PNUD (PER 98/18)

1.4.2. Uso Comercial ³⁷

El uso comercial ocupa una superficie de 1.68 Hás. que representan el 1.9% del área urbana de la ciudad; la actividad comercial se concentra en la parte central de la ciudad, principalmente en los alrededores de la Plaza de Armas y sobre el eje de la Calle Unión, además existe la zona de los mercados y el Complejo Pesquero, ubicado en el barrio Jibaja Che.



Figura 1. 26. Calle Unión- eje comercial de Huancabamba 2017

Fuente: Elaboración propia



Figura 1. 27. Calle Junín - eje comercial de Huancabamba 2017

Fuente: Elaboración propia

1.4.3. Equipamiento Urbano ³⁸

El equipamiento urbano está constituido por los colegios de educación inicial, primaria, secundaria y ocupacional; posta médica, centro de salud, parques y áreas de recreación. En total existen 5.49 Has, destinadas a equipamiento urbano y representan el 6.2% del total del casco urbano.

1.4.4. Usos Especiales ³⁹

Está conformado por los locales municipales, iglesias, locales policiales, bibliotecas, cementerios, cuartel, la cárcel, el terminal terrestre, la central hidroeléctrica y

³⁷ PROYECTO CEREN-PNUD (PER 98/18). Programa De Ciudades Sostenibles – Primera Etapa Huancabamba. Huancabamba.

³⁸ PROYECTO CEREN-PNUD (PER 98/18). Programa De Ciudades Sostenibles – Primera Etapa Huancabamba. Huancabamba.

³⁹ PROYECTO CEREN-PNUD (PER 98/18). Programa De Ciudades Sostenibles – Primera Etapa Huancabamba. Huancabamba.

otras instituciones de la ciudad. Ocupa una superficie de 3.27 Has (3.8% del total del Casco Urbano).







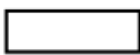
USOS DEL SUELO		AREAS	
		Hás.	%
	RESIDENCIAL	26,30	30,2
	COMERCIAL	1,68	1,9
	EDUCACION	2,64	3,0
	SALUD	0,39	0,4
	RECREACIONAL	2,46	2,8
	OTROS USOS	3,27	3,8
	VIAS Y AREAS LIBRES	50,26	57,8
TOTAL CASCO URBANO		87,00	100,0

Figura 1. 28. Ciudad De Huancabamba: Usos Del Suelo Urbano
Elaboración: Equipo Técnico CEREN - PNUD.

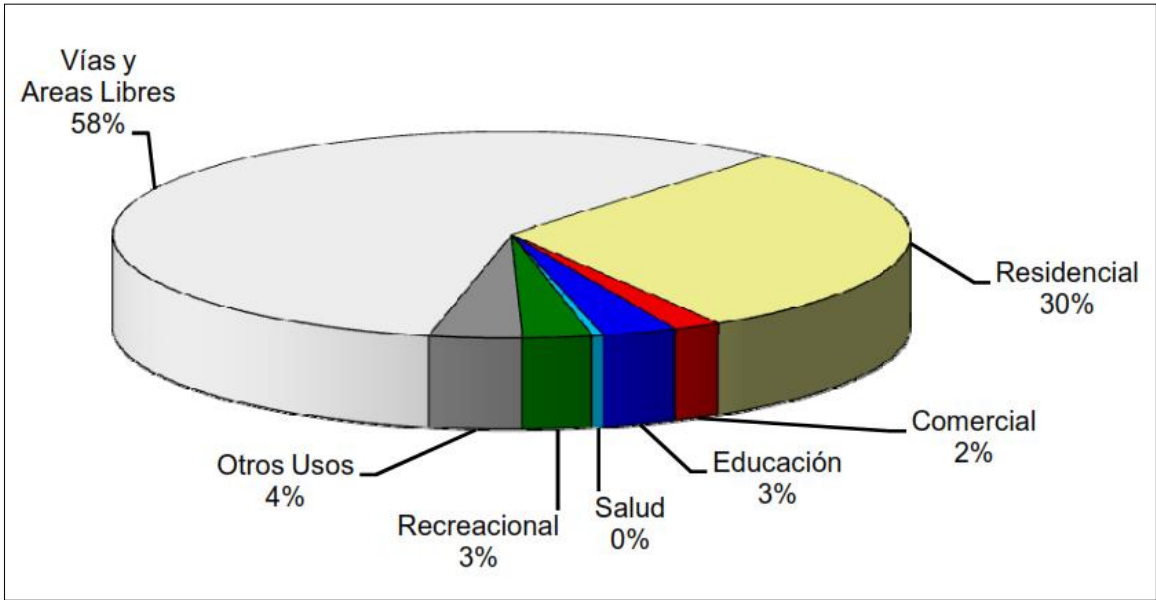


Figura 1. 29. Ciudad De Huancabamba: Usos Del Suelo Urbano
Elaboración: Equipo Técnico CEREN - PNUD.

En la zona urbana el gran porcentaje lo cubre la zona residencial, luego la recreacional con educación, y finalmente la comercial y otros usos.



Figura 1. 30. Comisaría PNP- calle centenario, la Villa - Huancabamba 2017

Fuente: Elaboración propia



Figura 1. 32. Cementerio viejo Cerro Colorado Huancabamba 2017

Fuente: Elaboración propia

1.5 ASPECTOS SOCIO POBLACIONALES

1.5.1 Población y tendencias migratorias⁴⁰

La memoria colectiva de los pobladores del distrito se registra a partir del quinquenio 1980 – 1985; en este quinquenio se instala el Gobierno Municipal democrático, que trajo el retorno de la democracia donde las autoridades empezaron a ser elegidas por el pueblo; asimismo, a los Gobiernos Locales se le asignaron recursos económicos; se incrementó el agua para la agricultura (Fenómeno de El Niño en 1983) que trajo consigo la reforestación natural de los bosques; se construyó el Hospital Rural en la capital del distrito lo que permitió reducir la mortalidad materno infantil; se creó el Instituto Superior Tecnológico el cual permitió dar estudios a los jóvenes y evitar la migración de éstos a otras ciudades. De acuerdo a las estimaciones del INEI, al 21 de octubre del 2007 tiene una población de 124 298 habitantes; siendo el distrito de Huancabamba el segundo distrito más poblado de la provincia después del Distrito de Huarmaca. Los distritos que la conforman son: Huancabamba, Canchaque, Huarmaca, Lalaquiz, San Miguel de El Faique, Sónor y Sondorillo.

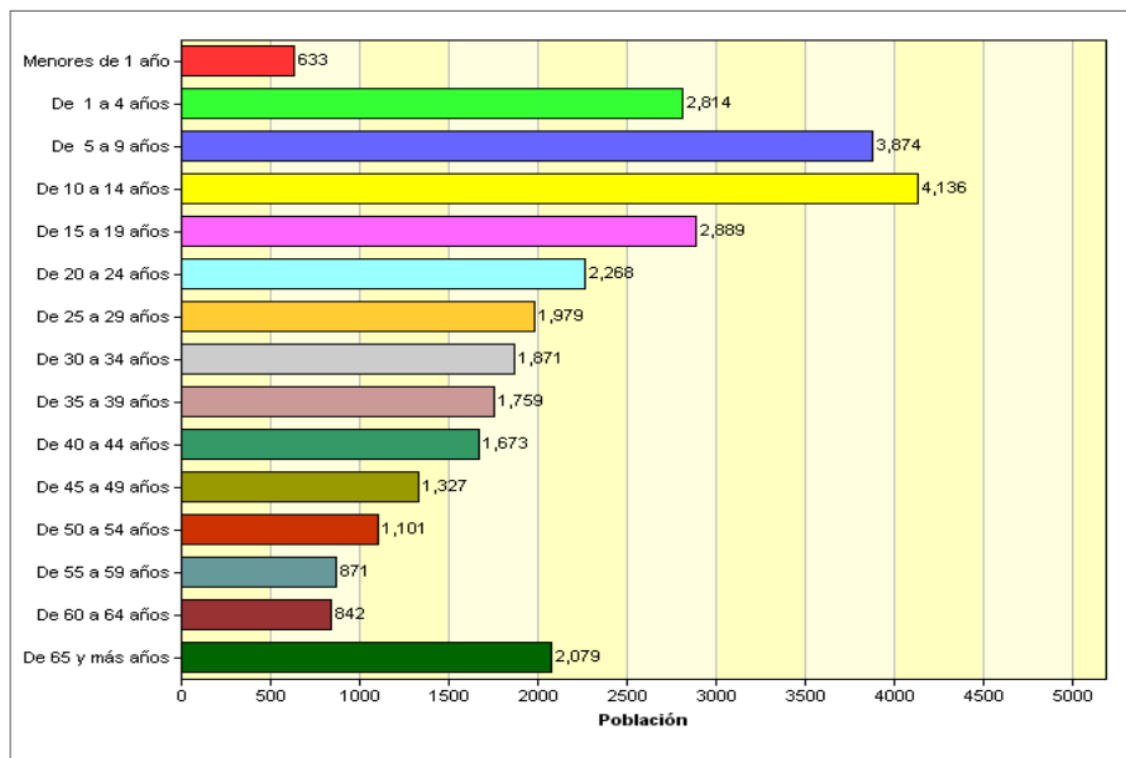
La distribución poblacional en el territorio provincial tiene las siguientes características:

⁴⁰ Instituto Nacional de Estadística y e Informática (INEI, 2007)

Cuadro 1. 5. Población total, por provincia y distritos de Huancabamba

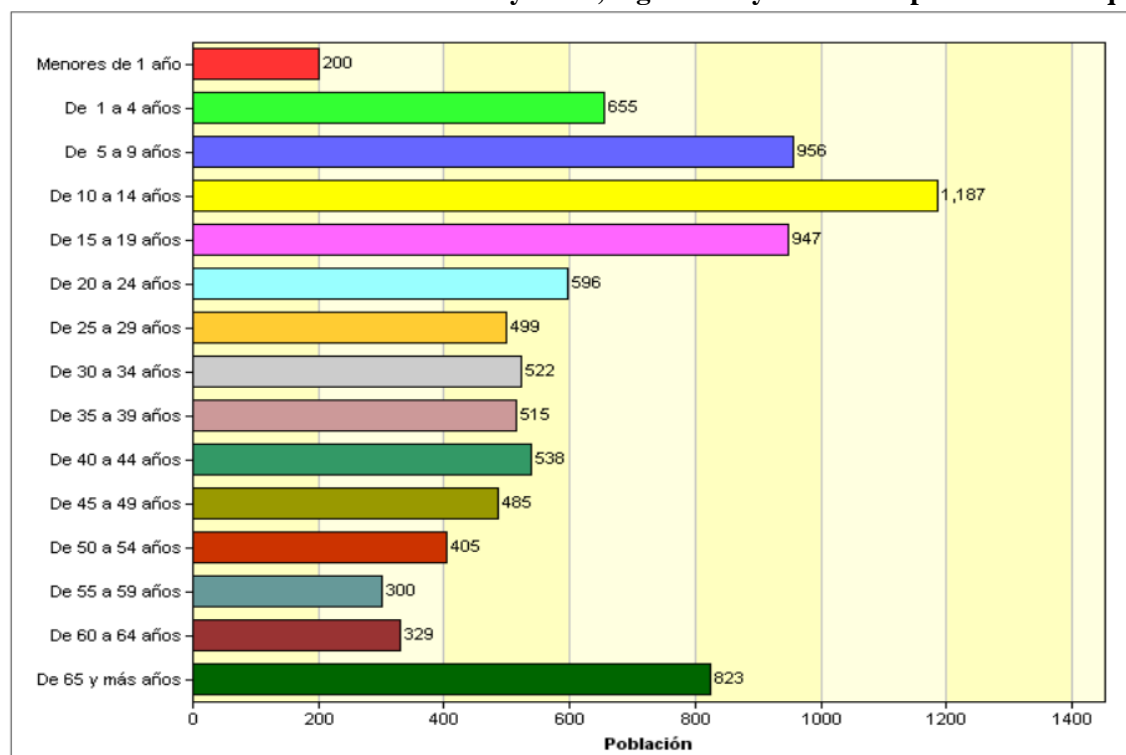
DEPARTAMENTO, PROVINCIA, DISTRITO	TOTAL	POBLACIÓN	
		HOMBRES	MUJERES
Provincia Huancabamba	124298	62396	61902
Distrito Huancabamba	30116	14870	15246
Distrito Canchaque	8957	4616	4341
Distrito Huarmaca	39416	19859	19557
Distrito Lalaquiz	5115	2699	2416
Distrito San Miguel De El Faique	9096	4553	4543
Distrito Sónдор	8399	4318	4081
Distrito Sondorillo	10518	5115	5403

Fuente: INEI Censos Nacionales 2007, XI de población y VI de vivienda

Cuadro 1. 6. Población distrital urbana y rural, según sexo y edades simples de Huancabamba

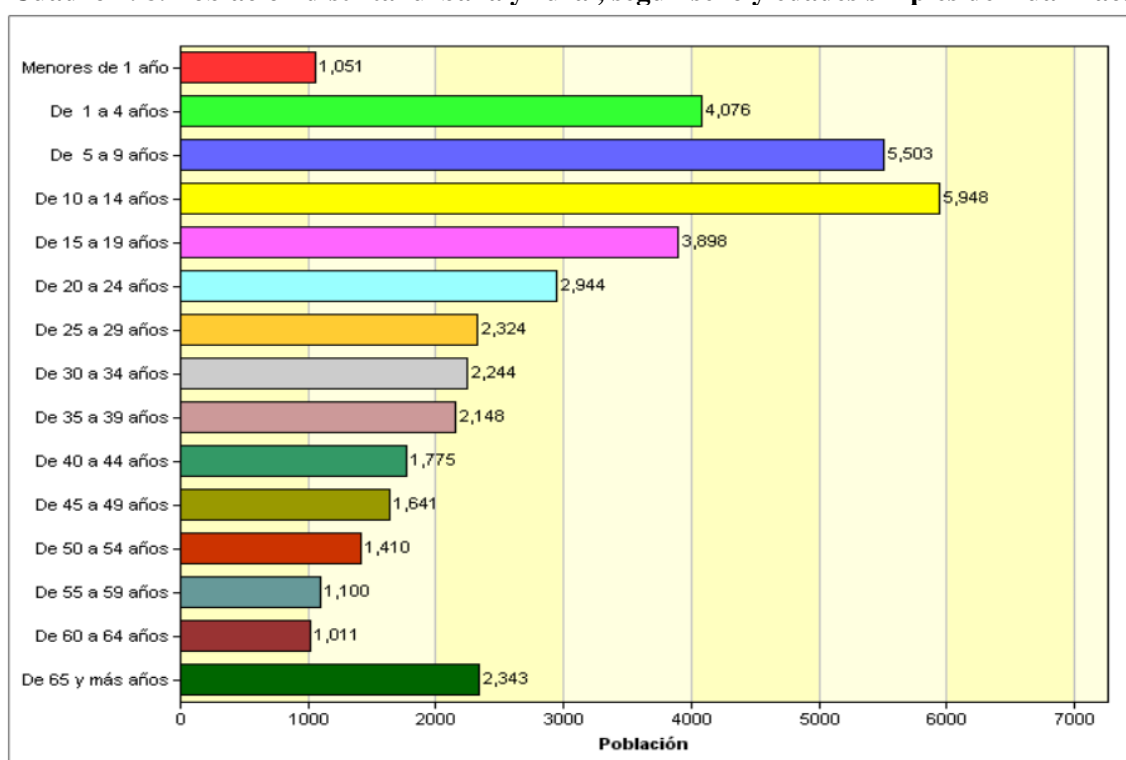
Fuente: INEI Censos Nacionales 2007, XI de población y VI de vivienda

Cuadro 1. 7. Población distrital urbana y rural, según sexo y edades simples de Canchaque



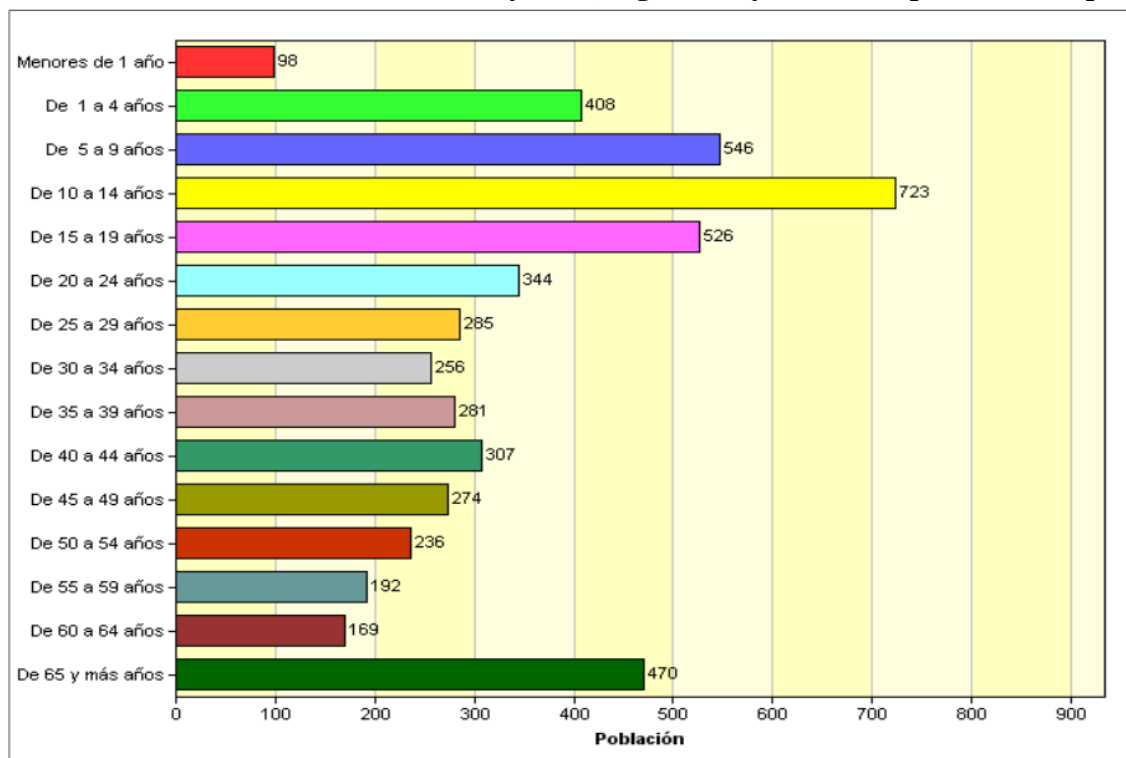
Fuente: INEI Censos Nacionales 2007, XI de población y VI de vivienda

Cuadro 1. 8. Población distrital urbana y rural, según sexo y edades simples de Huarmaca



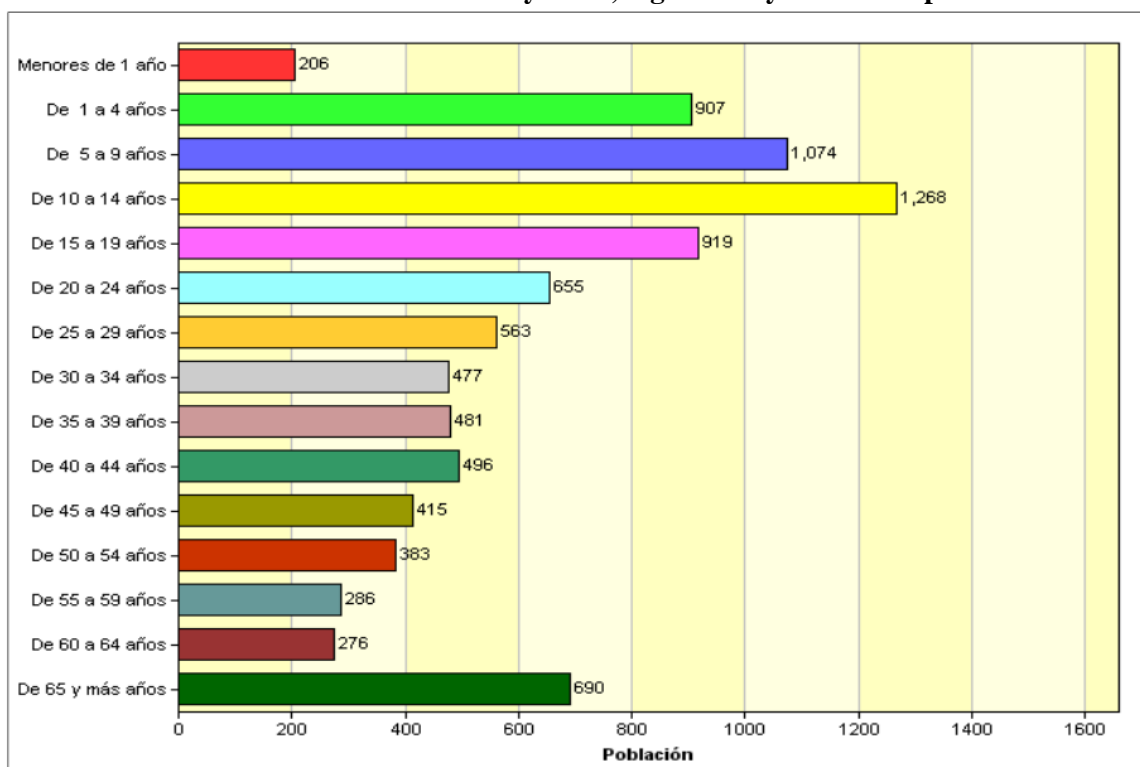
Fuente: INEI Censos Nacionales 2007, XI de población y VI de vivienda

Cuadro 1. 9. Población distrital urbana y rural, según sexo y edades simples de La Laquiz



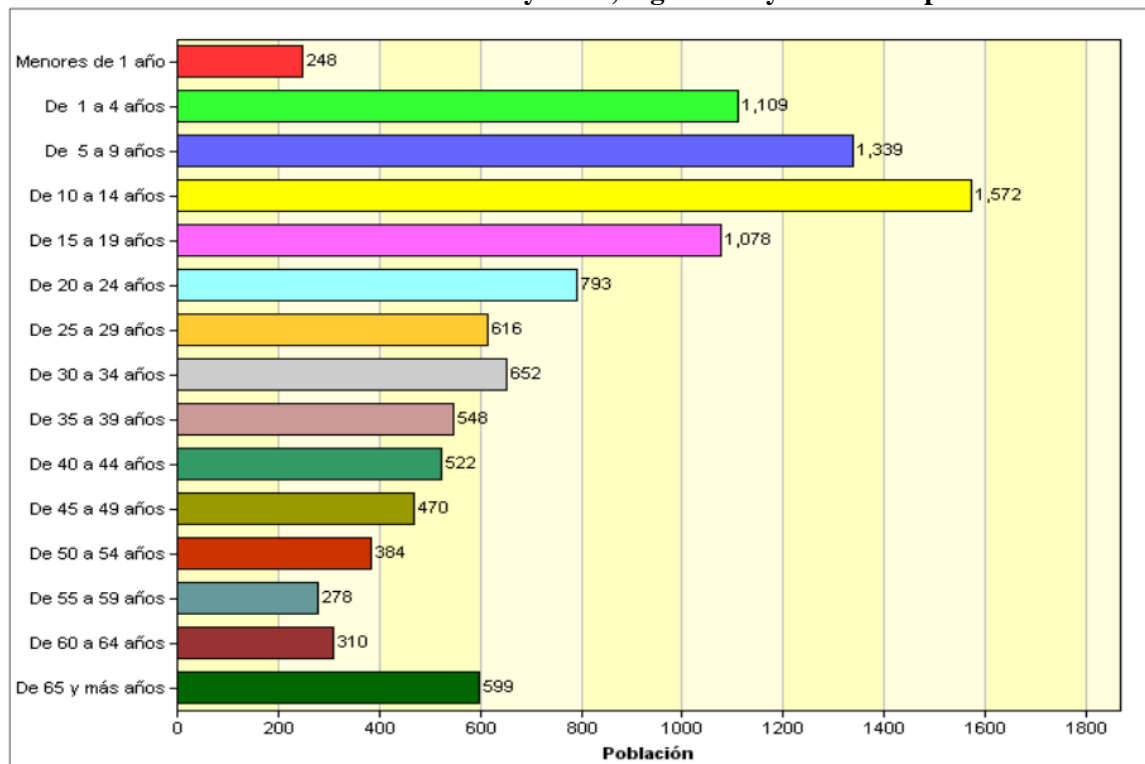
Fuente: INEI Censos Nacionales 2007, XI de población y VI de vivienda

Cuadro 1. 10. Población distrital urbana y rural, según sexo y edades simples de Sondor.



Fuente: INEI Censos Nacionales 2007, XI de población y VI de vivienda

Cuadro 1. 11. Población distrital urbana y rural, según sexo y edades simples de Sondorillo.



Fuente: INEI Censos Nacionales 2007, XI de población y VI de vivienda

1.5.1.1 Tamaño poblacional ⁴¹

La población de la provincia de Huancabamba, según proyecciones del INEI, al año 2015 fue de 126,683 habitantes, cifra que representa el 7% del departamento de Piura. La población ha experimentado un crecimiento intercensal de 1% respecto al censo de 2007; siendo uno de los crecimientos más bajos del departamento. La densidad Poblacional es de 30 Hab/Km², por debajo del promedio del departamento de Piura que es de 50.4 Hab/Km².

1.5.1.2. Composición de la población ⁴²

- La provincia de Huancabamba es predominantemente rural, donde el 89.3% vive en zonas rurales. Al interior de ella, los distritos con mayor proporción de población rural son Sondorillo (98.2%), Carmen de la Frontera (96.5%) y Huarmaca (96.5%). Los únicos distritos donde la población urbana es superior al 20% son Huancabamba y Canchaque. Los jóvenes hombres y mujeres cuando terminan estudios de nivel secundario, continúan su formación profesional en la ciudad capital y/ o en otras ciudades de la costa en caso del nivel

⁴¹ Instituto Nacional de Estadística y e Informática (INEI, 2007)

⁴² Instituto Nacional de Estadística y e Informática (INEI, 2007)

universitario. Otros jóvenes varones emigran por trabajo a Jaén en los meses de enero a marzo, como también hacia la ciudad de Lima. La ausencia de fuentes de trabajo genera la migración de la población joven, así como también la ausencia de instituciones educativas para seguir estudios superiores en la localidad, promueve la emigración de los jóvenes hacia diferentes puntos del país.

Cuadro 1. 12. Población al 30 de junio, por grupos quinquenales de edad Huancabamba 2015

DEPARTAMENTO, PROVINCIA Y DISTRITO	Total	GRUPOS QUINQUENALES DE EDAD								
		0 - 4	5 - 9	10 - 14	15 - 19	20 - 24	25 - 29	30 - 34	35 - 39	40 - 44
Huancabamba	126,683	13,852	16,314	16,287	11,877	9,830	8,384	7,551	7,444	6,875
Huancabamba	30,404	3,110	3,876	3,705	2,760	2,416	2,126	1,941	1,887	1,806
Canchaque	8,235	699	867	963	820	575	486	491	500	526
El Carmen de la frontera	13,864	1,575	1,693	1,785	1,330	1,108	1,022	797	809	740
Huarmaca	41,238	4,819	5,736	5,552	3,878	3,267	2,599	2,426	2,399	1,997
Lalaquiz	4,626	408	488	578	448	327	273	237	269	296
San Miguel del faique	8,994	984	1,053	1,112	860	684	593	485	506	525
Sóndor	8,564	1,011	1,238	1,160	733	593	612	486	476	412
Sondorillo	10,758	1,246	1,363	1,432	1,048	860	673	688	598	573

Fuente: INEI estimaciones y proyecciones de población total y edades quinquenales 2005-2015

Cuadro 1. 13. Población total, por área urbana y rural y sexo, según edades simples provincia Huancabamba

DEPARTAMENTO, PROVINCIA, DISTRITO Y EDADES SIMPLES	TOTAL	POBLACIÓN	
		HOMBRES	MUJERES
Provincia Huancabamba	124298	62396	61902
Menores de 1 año	3046	1540	1506
De 1 a 4 años	12069	6151	5918
De 10 a 14 años	17945	9219	8726
De 15 a 19 años	12294	6469	5825
De 20 a 24 años	9105	4530	4575
De 25 a 29 años	7703	3774	3929
De 30 a 34 años	7190	3551	3639
De 35 a 39 años	6863	3336	3527
De 40 a 44 años	6318	3111	3207
De 45 a 49 años	5525	2671	2854
De 50 a 54 años	4721	2357	2364
De 55 a 59 años	3618	1774	1844
De 60 a 64 años	3494	1744	1750
De 65 y más años	8340	4059	4281

Fuente: INEI Censos Nacionales 2007, XI de población y VI de vivienda

1.5.2 Situación ocupacional ⁴³

La principal actividad en la provincia es la agrícola a la que se dedica gran parte de la población. El año 2007 la PEA en Huancabamba representaba el 52 % de su población. Coherente con el carácter rural de Huancabamba, la distribución de la PEA muestra un predominio de las actividades agrícolas y ganaderas. El grueso de la fuerza laboral de la provincia se encuentra concentrada en estas actividades (80.3% de la PEA ocupada de 15 años y más). En los distritos de San Miguel del Faique y Carmen de la Frontera llega a superar el 90%. Esta proporción baja en los casos de los distritos de Huancabamba, Canchaque y Sónдор, por su mayor actividad comercial y de servicios.

- Población económicamente activa de 15 y más años de edad por categoría de ocupación provincia Huancabamba 2007/2017

- Población económicamente activa de 15 y más años de edad por categoría de ocupación distrito Huancabamba, canchaque, huarmaca, lalaquiz, sondon, sondonillo, el Carmen de la frontera 2007- 2017

Cuadro 1. 14. Población económicamente activa de 15 y más años de edad por categoría de ocupación provincia Huancabamba

PROVINCIA, ÁREA URBANA Y RURAL, SEXO Y OCUPACION PRINCIPAL	CATEGORIA DE OCUPACION					
	TOTAL	EMPLEADO	OBRERO	TRABAJADOR INDEPENDIENTE	EMPLEADOR O PATRONO	DESOCUPADO
Provincia Huancabamba	32839	2930	2521	18704	369	2336
Hombres	25667	1665	2074	16061	322	1920
Mujeres	7172	1265	447	2643	47	416
URBANA	5639	1863	529	2333	32	321
Hombres	3483	1003	456	1594	20	230
Mujeres	2156	860	73	739	12	91
RURAL	27200	1067	1992	16371	337	2015
Hombres	22184	662	1618	14467	302	1690
Mujeres	5016	405	374	1904	35	325

Fuente: INEI Censos Nacionales 2007, XI de población y VI de vivienda

⁴³ Instituto Nacional de Estadística y e Informática (INEI, 2007)

Cuadro 1. 15. Población económicamente activa de 15 y más años de edad por categoría de ocupación distrito Huancabamba

DISTRITO, ÁREA URBANA Y RURAL, SEXO Y OCUPACION PRINCIPAL	CATEGORIA DE OCUPACION					
	TOTAL	EMPLEADO	OBRERO	TRABAJADOR INDEPENDIENTE	EMPLEADOR O PATRONO	DESOCUPADO
Distrito Huancabamba	9261	1086	774	5239	149	443
Hombres	6773	590	644	4150	132	349
Mujeres	2488	496	130	1089	17	94
URBANA	3001	924	294	1309	16	167
Hombres	1791	493	245	860	10	107
Mujeres	1210	431	49	449	6	60
RURAL	6260	162	480	3930	133	276
Hombres	4982	97	399	3290	122	242
Mujeres	1278	65	81	640	11	34

Fuente: INEI Censos Nacionales 2007, XI de población y VI de vivienda

1.5.3 Niveles de pobreza ⁴⁴

Según el sistema de consultas de principales indicadores de pobreza elaborado por INEI (2007), la provincia de Huancabamba en su conjunto está clasificada como muy pobre. Los distritos de Canchaque, San Miguel del Faique y Són dor, están considerados como pobres; los distritos de Carmen de la Frontera, Huancabamba, Sondorillo y Huarmaca como muy pobres, mientras que Lalaquiz en situación de extrema pobreza.

La provincia de Huancabamba es predominantemente rural y con mayores signos de pobreza que superan al 90% de su población. Su actividad económica es básicamente agrícola y pecuaria, mantiene una economía de subsistencia.

La problemática actual de la provincia de Huancabamba es la falta de una infraestructura vial eficiente que permita la integración entre los centros poblados, caminos transitables en toda época del año y un elevado nivel de accesibilidad a los servicios de educación y salud principalmente.

⁴⁴ Instituto Nacional de Estadística y e Informática (INEI, 2007)

1.5.3.1. Pobreza provincial

Según reflejan los cuadros, Huancabamba es una de las provincias más pobres de la Región, a pesar de contar con múltiples recursos, los cuales aún no son explotados y que podrían ayudar a su población a mejorar su calidad de vida. En un análisis a nivel provincial se puede observar que tres provincias superan el 50% de población pobre con una pobreza total de Ayabaca 78,6%, Huancabamba 75,5% y Morropón 52,2%, mientras que las provincias menos pobres con una pobreza total menor al 35%, son Paita 23,6%, Talara 25,6% y Sechura 33,9%. Respecto a la pobreza extrema a nivel provincial, Ayabaca, Huancabamba y Morropón tiene los porcentajes más altos de pobreza extrema con 45,1%, 40,7% y 12,9% respectivamente, en tanto Talara, Paita y Sechura son las menos pobres extremas con 1,6%, 1,9% y 4,8% respectivamente.

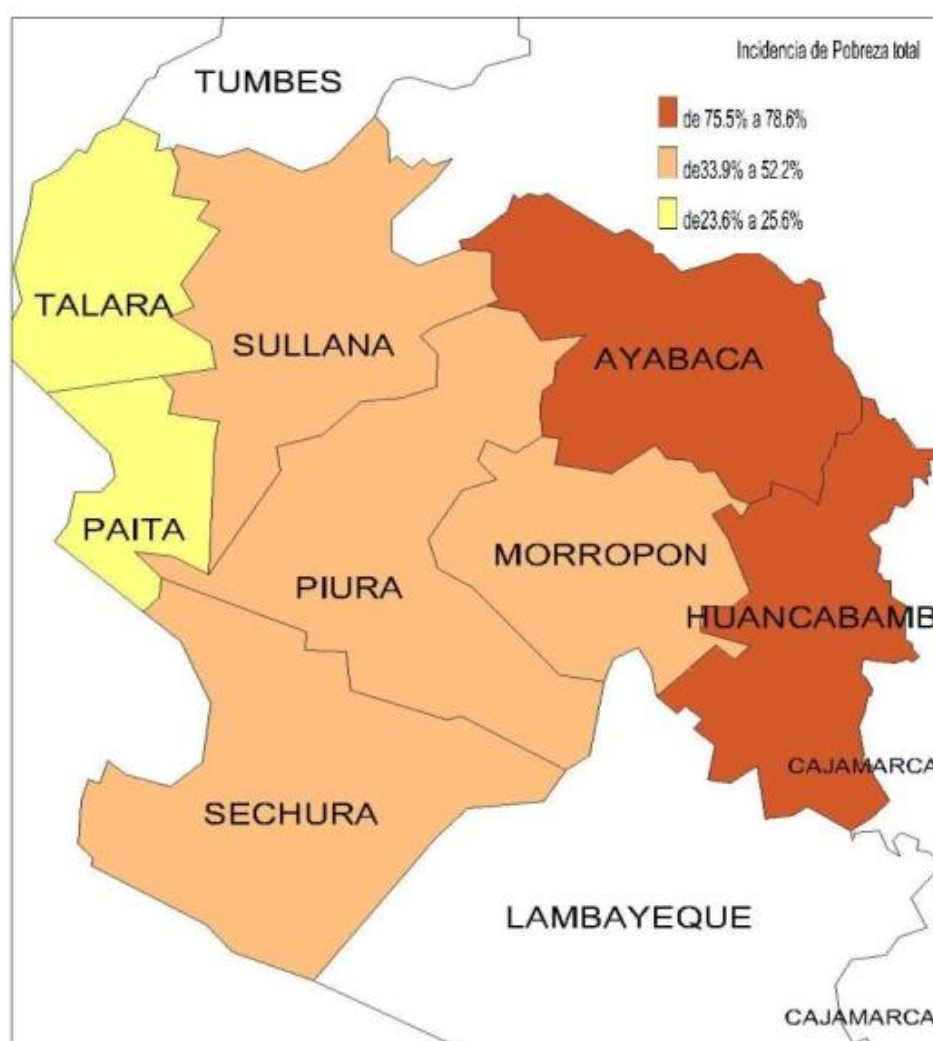


Figura 1. 33. Incidencia de pobreza provincia Huancabamba

Fuente: Mapa de pobreza provincial y distrital 2013-INEI

1.5.3.2. Pobreza distrital ⁴⁵

A nivel de Distrito se tiene que los tres distritos más pobres y que superan el 90% de pobreza total son Pacaipampa (94,6%), Sapollica (92,4%) y Lagunas, le siguen 9 distritos que están en el rango de 70 a 90% y son: Huarmaca (89,4%), Frías (88,7%), San Miguel de El Faique (81,7%), Cura Mori (76,5%), Lalaquiz (74,6%), La Matanza (73,1%), Sondorillo (72,8%), Paimas (72,6%) y La Arena (71,6%).

En tanto los distritos menos pobres totales y que tienen menos del 20% de pobreza total son Paita (14,1%), Los Órganos (19,1%), Lobitos (19,5%) y Piura (19,8%).

Por último, indicó Herrera Boyer, los Distritos de mayor pobreza extrema y que superan el 80% de pobreza extrema son Pacaipampa (66,2%), Lagunas (65,1%), Huarmaca (63,5%), Sapollica (60,0%), Frías (49,1%) y San Miguel de El Faique (39,3%).

Cuadro 1. 16. Indicadores de pobreza Provincia Huancabamba 2007

VARIABLE / INDICADOR	Dpto. de PIURA		Provincia HUANCABAMBA	
	Número	%	Número	%
POBLACION				
Población Censada	1676315		124298	
Población en viviendas particulares con ocupantes presentes	1665101		123735	
POBREZA MONETARIA				
Incidencia de pobreza total	773023	45.0	99677	75.5
Incidencia de pobreza extrema	233484	13.3	55630	40.7
Indicadores de intensidad de la pobreza				
Brecha de pobreza total		14.5		29.9
Severidad de pobreza total		6.4		14.7
Indicador de desigualdad				
Coefficiente de Gini		0.4		0.3
Gasto per cápita				
Gasto per cápita en nuevos soles	313.6		158	
Gasto per cápita a precios de Lima Metropolitana	407.9		251.3	

Fuente: Mapa de pobreza provincial y distrital 2013-INEI

⁴⁵ Instituto Nacional de Estadística y e Informática (INEI, 2007)

Cuadro 1. 17. Indicadores de pobreza Provincia Huancabamba 2007

VARIABLE / INDICADOR	DPTO. DE PIURA		PROVINCIA HUANCABAMBA	
	Número	%	Número	%
POBREZA NO MONETARIA				
Población en hogares por número de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI)				
Con al menos una NBI	881169	52.9	94381	76.3
Con 2 o más NBI	397767	23.9	51456	41.6
Con una NBI	483402	29.0	42925	34.7
Con dos NBI	275119	16.5	31238	25.2
Con tres NBI	98151	5.9	15949	12.9
Con cuatro NBI	22062	1.3	3891	3.1
Con cinco NBI	2435	0.1	378	0.3
Población en hogares por tipo de Necesidad Básica Insatisfecha (NBI)				
Población en viviendas con características físicas inadecuadas	362561	21.8	11035	8.9
Población en viviendas con hacinamiento	276342	16.6	39910	32.3
Población en viviendas sin desagüe de ningún tipo	518266	31.1	76895	62.1
Población en hogares con niños que no asisten a la escuela	74745	8.0	9795	12.0
Población en hogares con alta dependencia económica	196602	11.8	33067	26.7
Hogares por número de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI)				
Con al menos una NBI	197291	50.6	20794	71.8
Con 2 o más NBI	80751	20.7	9139	31.6
Con una NBI	116540	29.9	11655	40.3
Con dos NBI	60449	15.5	5962	20.6
Con tres NBI	16645	4.3	2547	8.8
Con cuatro NBI	3316	0.9	580	2.0
Con cinco NBI	341	0.1	50	0.2
Hogares por tipo de Necesidad Básica Insatisfecha (NBI)				
Hogares en viviendas con características físicas inadecuadas	88052	22.6	2704	9.3
Hogares en viviendas con hacinamiento	46881	12.0	6353	21.9
Hogares en viviendas sin desagüe de ningún tipo	122681	31.5	17676	61.1
Hogares con niños que no asisten a la escuela	12310	7.2	1590	10.8
Hogares con alta dependencia económica	32418	8.3	5467	18.9

Fuente: Mapa de pobreza provincial y distrital 2013-INEI

1.5.4. Problemas sociales

1.5.4.1. Seguridad ciudadana ⁴⁶

La Policía de la Municipalidad Provincial de Huancabamba propone y ejecuta las normativas municipales, relacionadas con la seguridad Ciudadana; teniendo como principal lineamiento la Prevención, tanto en el aspecto Situacional (recuperación y control de los espacios públicos) como en el aspecto Social (evitar incremento de problemas sociales);

⁴⁶ Municipalidad Provincial de Huancabamba

además de colaborar con la Policía Nacional del Perú, de mantener el orden público. Planifica, organiza, dirige, evalúa y controla las actividades relacionadas con la seguridad de las instalaciones municipales y el mantenimiento del espacio público recuperado.

1.5.4.2. Instalaciones municipales: ⁴⁷

Resguardo y seguridad a las instalaciones de la Municipalidad, permitiendo el cuidado de enseres, artículos, documentos, almacenes, maquinaria y otros que son propios de la institución.

Espacios públicos:

Recuperación y consolidación de los espacios públicos de la ciudad (Calles, Parque, etc.) Permitiendo el libre uso y el ordenamiento de la ciudad.

Funciones de la Gerencia de Policía Municipal:⁴⁸

- Planear, organizar, dirigir, ejecutar, supervisar y evaluar las acciones correspondientes al cuerpo de la Policía Municipal.
- Informar a la Gerencia General correspondiente, sobre las infracciones constatadas, coordinando las sanciones correspondientes.
- Controlar el cumplimiento de las normas, emitiendo y registrando las sanciones y notificaciones por infracciones a las disposiciones municipales

Según el Reglamento de Sanciones Administrativas de Infracciones, efectuando el seguimiento respectivo.

- Derivar las denuncias de los vecinos a las dependencias municipales responsables de su atención.

⁴⁷ Municipalidad Provincial de Huancabamba

⁴⁸ Municipalidad Provincial de Huancabamba

- Programar, dirigir, supervisar, evaluar y controlar las acciones de capacitación y preparación de los miembros de la Policía Municipal a su cargo.
- Coordinar y actuar conjuntamente con la Policía Nacional para el cumplimiento de sus funciones.
- Unidad orgánica encargada brindar apoyo y ayuda a la población Huancabambina, tanto en el aspecto de prevención, como de brindar socorro a los damnificados en casos de un sismo, tsunami, incendios, entre otros desastres; además realiza inspecciones técnicas de locales comerciales, viviendas u otro, sobre medidas de seguridad y estado de sus estructuras, cuando lo solicitan.

1.5.4.3. Tasa de analfabetismo ⁴⁹

La tasa de analfabetismo en la Provincia de Huancabamba es de 24.2 % y la más alta entre las Provincias de la Región Piura. A nivel Departamental la tasa de analfabetismo es de 10,5%, entre los distritos la mayor tasa de analfabetismo se registra en Sondorillo con 34,5%. El distrito de Huarmaca presenta una tasa de analfabetismo que alcanza el 26,6%.

Huancabamba, Ayabaca y Morropón son las provincias donde las tasas son más elevadas, con énfasis en el sexo femenino.

Cuadro 1. 18. Población de 3 y más años de edad, por grupos de edad, y condición de Analfabetismo Provincia Huancabamba

PROVINCIA, ÁREA URBANA Y RURAL, SEXO Y CONDICIÓN DE ALFABETISMO	TOTAL	GRUPOS DE EDAD					
		3 A 4 AÑOS	5 A 9 AÑOS	10 A 14 AÑOS	15 A 19 AÑOS	20 A 29 AÑOS	30 A 39 AÑOS
URBANA	14551	567	1557	1903	1632	2274	2200
Sabe leer y escribir	12914		1185	1890	1606	2213	2121
No sabe leer y escribir	1637	567	372	13	26	61	79
RURAL	100984	5785	14510	16042	10662	14534	11853
Sabe leer y escribir	69865		7548	15368	10022	12385	9135
No sabe leer y escribir	31119	5785	6962	674	640	2149	2718

Fuente: INEI Censos Nacionales 2007, XI de población y VI de vivienda

⁴⁹ Instituto Nacional de Estadística y e Informática (INEI, 2007)

Cuadro 1. 19. Población de 3 y más años de edad, por grupos de edad, y condición de Analfabetismo Provincia Huancabamba

PROVINCIA, ÁREA URBANA Y RURAL, SEXO Y CONDICIÓN DE ALFABETISMO	TOTAL	GRUPOS DE EDAD					
		3 A 4 AÑOS	5 A 9 AÑOS	10 A 14 AÑOS	15 A 19 AÑOS	20 A 29 AÑOS	30 A 39 AÑOS
Provincia HUANCABAMBA	115535	6352	16067	17945	12294	16808	14053
Sabe leer y escribir	82779		8733	17258	11628	14598	11256
No sabe leer y escribir	32756	6352	7334	687	666	2210	2797
Hombres	57923	3218	8110	9219	6469	8304	6887
Sabe leer y escribir	45608		4411	8903	6207	7667	6197
No sabe leer y escribir	12315	3218	3699	316	262	637	690
Mujeres	57612	3134	7957	8726	5825	8504	7166
Sabe leer y escribir	37171		4322	8355	5421	6931	5059
No sabe leer y escribir	20441	3134	3635	371	404	1573	2107

Fuente: INEI Censos Nacionales 2007, XI de población y VI de vivienda

1.6. EQUIPAMIENTO SOCIAL

1.6.1. Educación ⁵⁰

El Distrito de Huancabamba cuenta con 03 niveles educativos, de los cuales, el nivel inicial es el más amplio y se encuentra en la mayoría de centros poblados; se cuenta con 78 instituciones en el nivel Inicial entre escolarizado y no escolarizado (53 con inicial-jardín; y 24 con inicial no escolarizado); 70 en el nivel Primario y con 17 en el nivel secundario al año 2017. Asimismo, cuenta con 02 Institutos de nivel Superior (IESP José Eulogio Garrido Espinoza 1016328-IEST Néstor Samuel Martos Garrido 0674622) y 01 CETPRO (Juan Bautista Li Puma 0678003 y la sede de la Universidad Nacional de Piura.

En el distrito de Huarmaca hay 1 instituto de educación superior tecnológica (IEST 0532226 - San Antonio De Succhirca); en Canchaque 2 (CETPRO María de Nazareth 0719138 – IEST Canchaque 1016401); en San Miguel del Faique 2 (CETPRO Esteban Buscemi 0719203 - IESP Florencia Perfillo).

La cobertura de los servicios educativos escolarizado ha crecido en el último quinquenio, tomando como referencia el nivel de matrícula con una tasa de crecimiento

⁵⁰ Ugel Huancabamba (2017) - Plan Vial de la Provincia de Huancabamba (2013)

anual del 12.4%. Este aumento en la matrícula es resultado de atender a una población escolar ubicada en los poblados lejanos, dando más trabajo al profesional docente del nivel de inicial y primaria, y construyendo más centros educativos unidocentes con una tasa anual del 12.3 % y 15.5% respectivamente. Esta mayor atención estuvo acompañada por las aperturas de trochas carrozables que permitieron conectar a los poblados con las principales carreteras y ciudades de mayor población. Esta construcción de caminos ha sido realizada en su mayoría por los municipios distritales con el apoyo económico de FONCODES.

El nivel educativo está relacionado directamente con la demanda existente en la población. Así un poblado con pocos habitantes tendrá un centro educativo inicial y primario unidocentes alcanzando ser un programa escolarizado o no escolarizado. En la medida con que crece este poblado la demanda por el servicio educativo crece, generando centros educativos a nivel de primaria y secundaria polidocentes siendo generalmente ser programas escolarizados.

Con el incremento de una población escolar cuya incidencia sobre la demanda por la atención en los diferentes niveles y grados de estudios se va concentrando más el nivel de secundaria en las ciudades capitales de los distritos y en poblados mayores.

Ahora, con los centros superiores de mando medio (técnico) y la sede de la universidad Nacional de Piura que aún cuenta con pocas carreras están permitiendo y fortaleciendo el desarrollo de los jóvenes en el distrito de Huancabamba, sacando a profesionales que la ciudad requiere para su progreso y desarrollo.

Una mejora del servicio educativo está relacionada a la calidad del servicio, que es explicado por la capacidad del docente, el tipo de currícula de enseñanza y la ambientación del aula. Así tenemos que centros educativos polidocentes tienen mejores resultados que los centros educativos uní docentes. Generalmente, este último tipo de centro educativo es implementado en los poblados cuyo acceso vial es temporal o el lugar es inaccesible. Esta limitación se va reduciendo en la medida que el poblado tenga una integración vial fluida.

Se cuenta con una alta eficiencia educativa en los niveles de primaria y secundaria con la aprobación del 75.5% y 82.1% de los matriculados respectivamente, pero menor al

promedio del departamento. Si notamos la desventaja de tener vías poco accesibles a poblados y los viajes que debe realizar el docente para impartir sus clases, los desaprobados es un porcentaje reducido. Llama la atención el nivel de la deserción escolar (retirados) que dobla y triplica según el nivel de primaria y secundaria con respecto al promedio del departamento. La causa de este retiro escolar se puede deber: faenas de trabajo agrícola, falta de un continuo servicio del transporte, restricción en la economía familiar, entre otros.

Los Centros Educativos de la provincia de Huancabamba, el 43 % están ubicados junto o cerca de las carreteras nacionales y/o vecinales y el 57% en caseríos o anexos que se comunican por medio de caminos de herradura especialmente en el Distrito de Huarmaca.

Los pocos Centros Educativos de nivel superior (institutos) se ubican en la capital de la provincia y algunos en la capital del distrito de Huarmaca, originando así que la población con edad para estudiar sin recursos económicos se dedique a labores del Campo, demostrándose de esta manera el bajo desarrollo de la población de la provincia de Huancabamba.

La calidad del servicio es deficiente, por los siguientes factores, no se cuenta con presupuesto para pagar a docentes que son necesarios en centros educativos donde la población escolar es numerosa, principalmente en los poli docentes en los niveles primario y secundario; no se cuenta con mobiliario e implementos y esto se presenta más en el área rural de los distritos; por otro lado en el presente año se han creado centros educativos; pero, estos no cuentan con mobiliario e implementos para brindar una educación de calidad, además y en algunos casos también es un factor la falta de compromiso de los docentes con la educación.

En lo que respecta al proceso de enseñanza aprendizaje se dificulta por la falta de material educativo (plumones, papelotes, cartulinas, etc.) que es necesario y vital en el trabajo del docente con los niños; escasez de bibliotecas en los centros educativos y por último los padres y madres de familia no se involucran en el proceso de enseñanza aprendizaje de sus hijos; otros factores que influyen también son la lejanía y la dispersión de las viviendas, que obliga a los alumnos a realizar largas caminatas e incluso a cruzar lugares peligrosos; así como también se tiene una elevada deserción escolar.

Las principales causas de la deserción escolar son: la precaria situación económica por la que atraviesan los padres y madres de familia; los hijos hombres (niños y adolescentes) por el mismo estado de pobreza tienen que trabajar para poder cubrir sus necesidades básicas; los niños y niñas al no ser cubierta sus expectativas y al no ser atendidos de acuerdo a sus necesidades abandonan las aulas, y esto se da cuando los docentes tienen muchos alumnos.

Cuadro 1. 20. Población de 3 y más años de edad, por grupos de edad, y nivel educativo Provincia Huancabamba

PROVINCIA, ÁREA URBANA Y RURAL, SEXO Y NIVEL EDUCATIVO ALCANZADO	GRUPOS DE EDAD						
		3 A 4	5 A 9	10 A 14	15 A 19	20 A 29	30 A 39
	TOTAL	AÑOS	AÑOS	AÑOS	AÑOS	AÑOS	AÑOS
HOMBRES	57923	3218	8110	9219	6469	8304	6887
Sin nivel	10332	3218	1596	189	253	606	799
Educación inicial	1634		1582	21	6	17	8
Primaria	31435		4932	7045	2319	3834	3744
Secundaria	10897			1964	3670	2714	1357
Superior no univ. completo	1468					463	459
Superior univ. Completo	814					159	242
MUJERES	57612	3134	7957	8726	5825	8504	7166
Sin nivel	17858	3134	1559	251	387	1351	2096
Educación inicial	1644		1529	38	12	43	22
Primaria	27266		4869	6623	2350	4252	3369
Secundaria	7842			1814	2840	1762	785
Superior no univ. Incompleto	838				176	394	164
Superior no univ. completo	1240					434	425
Superior univ. incompleto	292				60	105	63
Superior univ. completo	632					163	242

Fuente: INEI Censos Nacionales 2007, XI de población y VI de vivienda

Cuadro 1. 21. Población de 3 y más años de edad, por grupos de edad, y nivel educativo Provincia Huancabamba.

PROVINCIA, ÁREA URBANA Y RURAL, SEXO Y NIVEL EDUCATIVO ALCANZADO	TOTAL	GRUPOS DE EDAD					
		3 A 4	5 A 9	10 A 14	15 A 19	20 A 29	30 A 39
		AÑOS	AÑOS	AÑOS	AÑOS	AÑOS	AÑOS
Provincia Huancabamba	115535	6352	16067	17945	12294	16808	14053
Sin nivel	28190	6352	3155	440	640	1957	2895
Educación inicial	3278		3111	59	18	60	30
Primaria	58701		9801	13668	4669	8086	7113
Secundaria	18739			3778	6510	4476	2142
Superior no univ. completo	2708					897	884
Superior univ. completo	1446					322	484

Fuente: INEI Censos Nacionales 2007, XI de población y VI de vivienda

1.6.2. Salud ⁵¹

El número de establecimientos de salud es escaso e inadecuado. Los Puestos de Salud son los servicios públicos que tienen el primer y más cercano trato con la comunidad, a pesar de esto son los más débiles en capacidad y calidad de respuesta, son los menos implementados en recursos, además son los que se ubican en zonas de difícil acceso o de limitado desarrollo.

La Provincia de Huancabamba cuenta con 57 establecimientos de salud, 05 Centros de Salud, 04 de ESSALUD y 48 Puestos de Salud, siendo el Centro de Salud de Huancabamba considerado como un hospital rural, ubicado en la capital de la Provincia y es la sede de la Micro Red de Salud.

Los servicios de salud son deficitarios, particularmente en las áreas rurales y en las localidades fronterizas. En casi todos los puestos de salud y en el centro de salud, no se cuenta con medicamentos, existe desabastecimiento de algunos insumos médicos de importancia para pacientes hospitalizados y algunos medicamentos de emergencia.

Asimismo, durante el periodo lluvioso (enero - mayo) existe aislamiento de la capital del distrito y/o capital de la provincia con sus caseríos por crecida de los ríos, derrumbes que afectan las vías de acceso.

Todos estos problemas no permiten cubrir las atenciones a los pobladores(as) de allí que se manifiesta que la atención y calidad del servicio es deficiente y de baja cobertura frente a una alta demanda de atenciones por la recurrencia de enfermedades que tienden a incrementarse peligrosamente durante el fenómeno el niño y las sequias; existe una fuerte demanda de la población sobre todo de la zona rural, en la ampliación y mejoramiento del servicio y de la necesidad de contar con personal especializado. Considerando que el Ministerio de Salud (MINSA) establece que una posta tiene la capacidad para dar cobertura a 1000 habitantes, en la Provincia de Huancabamba existe un déficit en 48 postas, lo que implica que aproximadamente un 30 % de la población no puede acceder al servicio o este es deficiente.

⁵¹ Ministerio de salud (MINSA, 2017).

Las principales prioridades de salud en el Distrito de Huancabamba son: La bartonelosis, mortalidad materna, mortalidad infantil, desnutrición, enfermedades diarreicas y parasitarias, enfermedades respiratorias y enfermedades de la piel y del tejido celular subcutáneo. El nivel nutricional en el distrito fluctúa entre el 15% de niños menores de 05 años con desnutrición aguda y el 40% de desnutrición crónica, en el mismo grupo atareo.

Las aperturas de trochas carrozables permitieron comunicar los poblados alejados con localidades de mayor población concomitante con la implementación de los Programas de Salud permitieron la llegada del personal médico a la zona, incidiendo en una baja en la tasa de mortalidad infantil como en la tasa de desnutrición crónica de niños entre 6 a 9 años.

La capital de la provincia de Huancabamba tiene un Hospital Rural y un Centro de Salud, así mismo, las capitales de sus distritos cuentan con un Centro de Salud, adicionándose una en el caserío Limón de Purcuya, ubicada en la carretera nacional 04A (olmos – Corral quemado) y pertenece al distrito de Huarmaca.

La mayoría de las Postas de Salud se encuentra junto o cerca de las carreteras ya sea nacional o vecinal, menos 8 Postas de Salud que se encuentran distribuidas estratégicamente dentro de la zona rural del distrito de Huarmaca, tal como se observa en el mapa de ubicación de los Centros de Salud en la red vial provincial.

Cuadro 1. 22. Establecimientos de Salud Distrito de Huancabamba

NOMBRE	DEPARTAMENTO	PROVINCIA	DISTRITO	DIRECCIÓN
C.S Huancabamba Jesús Guerrero Cruz	Piura	Huancabamba	Huancabamba	Av. Huancabamba s/n
P.S Juzgara	Piura	Huancabamba	Huancabamba	Centro poblado juzgara s/n
P.S Cascamache	Piura	Huancabamba	Huancabamba	Caserío Cascamache s/n
P.S Huancacarpa bajo	Piura	Huancabamba	Huancabamba	Caserío Huancacarpa bajo s/n
P.S Jicate bajo	Piura	Huancabamba	Huancabamba	Centro poblado Jicate
P.S Nangalí	Piura	Huancabamba	Huancabamba	Caserío Nangalí s/n
P.S Pasapampa	Piura	Huancabamba	Huancabamba	Caserío Pasapampa
P.S Jacocha	Piura	Huancabamba	Huancabamba	Caserío Jacocha

Fuente: Ministerio de salud

Cuadro 1. 23. Establecimientos de Salud Distrito de Canchaque

NOMBRE	DEPARTAMENTO	PROVINCIA	DISTRITO	DIRECCIÓN
P.S cilia	Piura	Huancabamba	Canchaque	Centro poblado Cilia s/n
P.S los ranchos	Piura	Huancabamba	Canchaque	Calle Andrés bello s/n
C.S Canchaque	Piura	Huancabamba	Canchaque	Jr. 22 de agosto n° 366
P.S Coyona	Piura	Huancabamba	Canchaque	Jr. 22 de agosto n° 366
P.S Maraypampa	Piura	Huancabamba	Canchaque	Centro poblado Maraypampa s/n
P.S San francisco	Piura	Huancabamba	Canchaque	Centro poblado san francisco s/n

Fuente: Ministerio de salud

Cuadro 1. 24. Establecimientos de Salud Distrito de El Carmen de la Frontera

NOMBRE	DEPARTAMENTO	PROVINCIA	DISTRITO	DIRECCIÓN
P.S el Carmen	Piura	Huancabamba	El Carmen de la frontera	Caserío el Carmen s/n
P.S Sapalache	Piura	Huancabamba	El Carmen de la frontera	Sapalache s/n
P.S Talaneo	Piura	Huancabamba	El Carmen de la frontera	Caserío Talaneo s/n
P.S Salalá	Piura	Huancabamba	El Carmen de la frontera	Centro poblado de Salalá
P.S Cajas Shapaya	Piura	Huancabamba	El Carmen de la frontera	Cajas Shapaya
P.S Hormigueros	Piura	Huancabamba	El Carmen de la frontera	Caserío hormigueros
P.S Tambillo	Piura	Huancabamba	El Carmen de la frontera	Caserío tambillo
P.S Rosarios bajo	Piura	Huancabamba	El Carmen de la frontera	Caserío rosarios bajo
P.S San Antonio	Piura	Huancabamba	El Carmen de la frontera	Caserío san Antonio

Fuente: Ministerio de salud

Cuadro 1. 25. Establecimientos de Salud Distrito de Sondorillo

NOMBRE	DEPARTAMENTO	PROVINCIA	DISTRITO	DIRECCIÓN
C.S Sondorillo	Piura	Huancabamba	Sondorillo	Salida a la lacte s/n
P.S Ulpamache	Piura	Huancabamba	Sondorillo	Caserío Ulpamache sec. Tierras amarillas
P.S Uchupata	Piura	Huancabamba	Sondorillo	Uchupata centro s/n
P.S Cuse	Piura	Huancabamba	Sondorillo	Cuse centro poblado s/n
P.S Huaylas	Piura	Huancabamba	Sondorillo	caserío Huaylas
P.S Lacchan	Piura	Huancabamba	Sondorillo	caserío Lacchan alto s/n°

Fuente: Ministerio de salud

Cuadro 1. 26. Establecimientos de Salud Distrito de Lalaquiz

NOMBRE	DEPARTAMENTO	PROVINCIA	DISTRITO	DIRECCIÓN
C.S El tunal	Piura	Huancabamba	Lalaquiz	Calle Canchaque s/n
P.S La laguna	Piura	Huancabamba	Lalaquiz	Calle Piura s/n
P.S Mayland	Piura	Huancabamba	Lalaquiz	Centro poblado Mayland s/n
P.S San Lorenzo	Piura	Huancabamba	Lalaquiz	Centro poblado San Lorenzo s/n

Fuente: Ministerio de salud

Cuadro 1. 27. Establecimientos de Salud Distrito de Sondor

NOMBRE	DEPARTAMENTO	PROVINCIA	DISTRITO	DIRECCIÓN
C.S Sódor	Piura	Huancabamba	Sódor	Prolongación s/n
P.S Cashacoto	Piura	Huancabamba	Sódor	Calle progreso s/n
P.S Mancucur	Piura	Huancabamba	Sódor	caserío Mancucur
P.S Tuluze	Piura	Huancabamba	Sódor	Sector pueblo nuevo s/n

Fuente: Ministerio de salud

Cuadro 1. 28. Establecimientos de Salud Distrito de Huarmaca

NOMBRE	DEPARTAMENTO	PROVINCIA	DISTRITO	DIRECCIÓN
P.S Chignia baja	Piura	Huancabamba	Huarmaca	Centro poblado Chignia baja
C.S Huarmaca	Piura	Huancabamba	Huarmaca	Carretera Cuchupampa s/n Huarmaca
P.S Hualquiuro	Piura	Huancabamba	Huarmaca	Centro poblado santa paula de Hualquiuro s/n
C.S limón de Porcuya	Piura	Huancabamba	Huarmaca	Centro poblado limón de Porcuya
P.S san isidro	Piura	Huancabamba	Huarmaca	Caserío san isidro
P.S tunas	Piura	Huancabamba	Huarmaca	Centro poblado tunas
P.S Jacapampa	Piura	Huancabamba	Huarmaca	Centro poblado Jacapampa s/n
P.S Hinton	Piura	Huancabamba	Huarmaca	caserío Hinton
P.S El sauce	Piura	Huancabamba	Huarmaca	caserío el sauce
P.S Tolingas	Piura	Huancabamba	Huarmaca	Centro poblado tolingas
P.S Callancas	Piura	Huancabamba	Huarmaca	Centro poblado Callancas s/n
P.S Nuevo Hualapampa	Piura	Huancabamba	Huarmaca	Centro poblado nuevo Hualapampa s/n
P.S santa teresa	Piura	Huancabamba	Huarmaca	Centro poblado santa teresa s/n

Fuente: Ministerio de salud

Cuadro 1. 29. Establecimientos de Salud Distrito de San Miguel El Faique

NOMBRE	DEPARTAMENTO	PROVINCIA	DISTRITO	DIRECCIÓN
P.S loma larga	Piura	Huancabamba	San miguel de El faique	Calle principal s/n
P.S las huacas	Piura	Huancabamba	San miguel de El faique	Calle principal s/n
P.S Chanrro	Piura	Huancabamba	San miguel de El faique	Centro poblado Chanrro s/n
C.S el faique	Piura	Huancabamba	San miguel de El faique	Jr. Huancabamba s/n el faique
P.S el tambo	Piura	Huancabamba	San miguel de El faique	Centro poblado el tambo s/n
P.S el higuerón	Piura	Huancabamba	San miguel de El faique	caserío el higuerón manzana- a lote n° 6
P.S Huayabo	Piura	Huancabamba	San miguel de El faique	Mz. B lote n° 16 caserío Huayabo
P.S naranjo de San Miguel del Faique	Piura	Huancabamba	San miguel de El faique	Mz. A lote n° 08 caserío naranjo
P.S Tallapampa	Piura	Huancabamba	San miguel de El faique	caserío Tallapampa

Fuente: Ministerio de salud

1.6.3. Vivienda e infraestructura de servicios básicos ⁵²

El total de viviendas particulares asciende a 26,083. Dos tercios de ellas no cuentan con agua, desagüe ni alumbrado eléctrico. El 93% no dispone de energía eléctrica, el 97% no dispone de desagüe y el 31% no dispone de abastecimiento de agua. El 53% posee al menos un artefacto eléctrico. El 90,4% de los hogares presenta al menos una necesidad básica insatisfecha.

1.6.3.1. Viviendas ⁵³

Las viviendas tanto del área rural y urbana de la Provincia de Huancabamba, se caracterizan porque su material de construcción en la mayoría de los casos se usa adobe,

⁵² FONCODES - Tocto Prado, M. (2016). Tesis: hotel ecoturístico de apoyo al fortalecimiento y Preservación del turismo esotérico en las lagunas De las Huarinas, Huancabamba. Universidad Nacional de Piura, Piura.

⁵³ Tocto Prado, M. (2016). Tesis: hotel ecoturístico de apoyo al fortalecimiento y Preservación del turismo esotérico en las lagunas De las Huarinas, Huancabamba. Universidad Nacional de Piura, Piura.

madera, Guayaquil, y carrizo; sus techos son de teja y calaminas. En la ciudad de Huancabamba puede distinguirse como material predominante en las paredes de las edificaciones el adobe, aunque en algunas edificaciones importantes y en las que se están construyendo últimamente predominan otros materiales más resistentes y menos vulnerables como el ladrillo y concreto.

1.6.3.2. Abastecimiento de agua ⁵⁴

Sistemas de Agua ⁵⁵

En la ciudad de Huancabamba son 2184 usuarios lo que cuentan con el servicio de agua potable al año 2017.

Las viviendas en la provincia no cuentan con el mínimo de servicios básicos, afectando la calidad de vida de la población. Los servicios de agua potable, desagüe y electricidad existentes en la zona son limitados, y no llegan a la gran mayoría de habitantes; y los que existen están concentrados en la capital de cada distrito y en las localidades con significativa población

- El 71% de los sistemas son de tipo gravedad sin tratamiento.
- El 71% de los sistemas tienen servicio por pileta pública.
- El 93% de los sistemas tiene una antigüedad menor a 17 años.
- En el 36% de los sistemas se clora el agua antes de su distribución.
- En el 71% de los sistemas el estado de conservación está calificado como regular.
- En el 29% de las localidades el sistema funciona con problemas; en el restante 71% no se indica el estado del servicio.

⁵⁴ Tocto Prado, M. (2016). Tesis: hotel ecoturístico de apoyo al fortalecimiento y Preservación del turismo esotérico en las lagunas De las Huarinas, Huancabamba. Universidad Nacional de Piura, Piura.

⁵⁵ Municipalidad Provincial de Huancabamba

Es necesario indicar que en los centros poblados que carecen de este servicio los habitantes se abastecen de agua de las acequias, puquios y quebradas.

1.6.3.3. Alcantarillado sanitario ⁵⁶

Muy pocas viviendas tienen desagüe (sistema de eliminación de excretas) y las que tienen, su paradero final es el Río de la ciudad, lo que demuestra los bajos niveles de saneamiento al que tienen acceso los habitantes.

El agua de uso poblacional no recibe tratamiento, solo existen dos plantas que si reciben tratamiento y cubren parte de la zona urbana. Estas plantas que reciben tratamiento se ubican, una en el barrio Ramón Castilla y otra en Cundul, Aliguay.

A excepción de Canchaque, más del 90% de la población en todos los distritos no cuenta con servicio de desagüe, incidiendo en las condiciones de salud y proliferación de enfermedades, principalmente EDAs. Igualmente, la carencia del servicio de electricidad, además de las limitaciones que impone en los hogares al excluir el uso de artefactos eléctricos y alumbrado doméstico, restringe el desarrollo productivo y las posibilidades de una mínima capacidad de transformación de los recursos naturales.

En distritos como Lalaquiz, Huarmaca y Sondorillo, la carencia de estos servicios llega al 99%, siendo prácticamente inexistentes.

1.6.3.4. Sistemas de saneamiento.⁵⁷

Sólo las localidades de Ramón Castilla y El Altillo cuentan con alcantarillado (14.3%), en un estado de conservación regular. El 79% de las localidades dispone de letrinas, en un estado de conservación regular. El 71% no cuenta con ningún servicio adecuado de eliminación de excretas; la disposición de aguas residuales es en la calle.

⁵⁶ Municipalidad Provincial de Huancabamba

⁵⁷ Municipalidad Provincial de Huancabamba

1.6.3.5. Gestión de los Servicios de Agua y Saneamiento ⁵⁸

El 79% de sistemas está administrado por una JASS o un comité comunal, el 7% por el municipio distrital; sobre el 14% no se dispone de información. La Localidad de Ramón Castilla está administrada por el municipio. El 85% no paga una cuota familiar. En dos localidades, que tienen sistema de tipo gravedad sin tratamiento, se paga una cuota familiar mínima mensual de S/5.00, que no cubre los costos de operación, la tasa de morosidad es de 50%. El 100% del sistema de agua reportado funciona con problemas. En la evaluación de los sistemas de agua en las localidades El Aterrizaje y Ramón Castilla, que son de tipo gravedad sin tratamiento, las plantas de tratamiento no cumplían su función debido a la carencia de material filtrante, deficiente operación y mantenimiento de las mismas. En el caso de El Aterrizaje, la capacidad de la planta no es la adecuada para atender la demanda actual.

1.6.3.6. Energía eléctrica

El Distrito Capital de Huancabamba cuenta con una pequeña central hidroeléctrica de 100 KW de capacidad y una central térmica cuya capacidad instalada es de 1,100 KW. , La central hidroeléctrica opera durante el día; a partir de las 18 horas el servicio es prestado por la central térmica. El suministro es restringido en algunas zonas y la situación es crítica cuando uno de los grupos térmicos deja de operar por alguna falla. Los equipos se encuentran en regular estado de conservación y están a cargo de ENOSA. En Huancabamba la energía eléctrica es la más cara de la región. El servicio de energía eléctrica en la ciudad ha mejorado en condiciones de servicio, ha llegado a zonas rurales y caseríos cubriendo gran parte de la población.

1.6.4 Servicios básicos municipales ⁵⁹

Un carro recolector de residuos sólidos recorre toda la ciudad de Huancabamba, con la finalidad de recogerlos y llevados al parque de tratamiento (olmitos-juzgara) y posteriormente realizar la clasificación para su respectiva disposición final. El parque de

⁵⁸ Municipalidad Provincial de Huancabamba

⁵⁹ Municipalidad Provincial de Huancabamba

tratamiento de residuos sólidos municipales, en el sector Olmitos - Juzgara tiene un sistema de drenaje con seis chimeneas, un recubrimiento con plástico de polietileno y un depósito de lixiviados; esto se ha logrado con la finalidad de disponer un ambiente sano; evitando la contaminación del aire, agua, suelo, población entre otros.

1.7. TERRITORIO Y VIALIDAD⁶⁰

1.7.1. La provincia en el contexto de la red vial departamental ⁶¹

La provincia de Huancabamba se encuentra en la sierra del departamento de Piura a 214 km de la capital departamental, unida a ella por la carretera nacional N° 02N, que atraviesa la provincia de Morropón, pasando por los distritos de Canchaque y Sondorillo, hasta llegar a la capital de la provincia de Huancabamba, único medio de comunicación de este con su departamento y con vehículos de hasta 6 TM de capacidad, que no es suficiente para transportar lo producido en esta provincia hacia otros mercados. Por el sur la provincia de Huancabamba, tiene comunicación vial por medio de la ruta nacional N° 04A que une la costa norte con el nororiente del país, cruzando el distrito de Huarmaca por sus caseríos Limón Porculla y Hualapampa bajo, este último sirve como puerto a la población de Huarmaca, donde culmina la carretera vecinal que viene de Huancabamba pasando por Sónдор, Sondorillo y el mismo Huarmaca, carretera vecinal que se encuentra en mal estado, por donde transitan solo vehículos de doble tracción y motocicletas de línea. Esta vía en buen estado sería el medio de comunicación vial con los departamentos de Lambayeque, Cajamarca, Amazonas y San Martín.

Por el lado este esta provincia también tiene comunicación vial con el departamento de Cajamarca (Tabaconas – San Ignacio - Jaén), por el distrito de Sónдор, por medio de la vía departamental 112, que se encuentra en mal estado, transitado solo por vehículos de bajo tonelaje para luego empalmar con la carretera nacional N 05.

En el distrito del Carmen de la Frontera existen vías carrozables que unen a la capital de la provincia con el poblado de Sapalache (Capital del Carmen de la Frontera) y la

⁶⁰ Plan Vial de la Provincia de Huancabamba (2013)

⁶¹ Plan Vial de la Provincia de Huancabamba (2013)

zona turística de las Huaringas, además con el caserío del Carmen, carreteras que podrían proyectarse hasta el caserío Hormigueras ubicado en la frontera con el Ecuador.



Figura 1. 34. Integración vial con las provincias que limita la provincia de Huancabamba
Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

1.7.2. Infraestructura vial ⁶²

La red vial de la provincia de Huancabamba representa el 22.2% de la red vial del departamento de Piura.

La mayoría está compuesta por trochas carrozables (90.9%) construidas en mayor parte por los propios Gobiernos Locales. En el ámbito interno, estas también se comunican con las capitales de los distritos y los poblados más significativos, mediante caminos vecinales que en su mayoría son trochas carrozables con todas las dificultades, niveles de seguridad y costos de transporte propios de este tipo de vía.

Los caminos no poseen obras de arte ni eficientes alcantarillas, y el nivel de transitabilidad del camino depende de los periodos de lluvia, que algunas veces el aislamiento del poblado con resultados negativos para la actividad agropecuaria de la zona.

La principal vía de acceso, es la carretera Huancabamba - Piura, la cual permite el tránsito de personas y el transporte de la producción agropecuaria.

- Existen trochas carrozables en la zona, que facilitan la comunicación entre los diferentes caseríos y con la capital del distrito, pero se encuentran en malas condiciones.
- Existen caminos de herradura que interconectan a todos los caseríos.
- El Sistema vial de la ciudad de Huancabamba está conformado por tres tipos de vías:

1.7.2.1. Vías principales ⁶³

Están conformadas por la vía de acceso a la ciudad desde Piura, a través del sector de Ramón Castilla y por las vías que en el interior de la ciudad conforman un anillo que integra la zona comercial de la ciudad con la Plaza de Armas y con el Terminal Terrestre.

⁶² Plan Vial de la Provincia de Huancabamba (2013)

⁶³ Plan Vial de la Provincia de Huancabamba (2013)

Las vías que lo conforman son: Calle Ramón Castilla, Calle Choquehuanca, Calle Unión, Calle Grau, Calle Lima, Calle San Martín, Calle General Medina, Av. Centenario, Calle Piura, Calle El Puente.

1.7.2.2. Vías Secundarias ⁶⁴

Dentro de estas vías se encuentran los caminos de herradura que comunican a Huancabamba con Sándor, Tabaconas, Cabeza Arachuco, Sapalache, Aliguay entre otros. Todas estas salidas se integran con las vías principales a través de las siguientes calles: Calle Ayabaca, Calle Huáscar, Calle Grau, Calle Unión, Calle Dos de Mayo, Malecón, Vía a la Planta Eléctrica.

1.7.2.3. Vías locales ⁶⁵

Están conformadas por las demás calles de la ciudad.

1.7.3. Territorio, centros poblados, relaciones y dependencias. ⁶⁶

Carretera Huancabamba – Jicate – Talaneo; Permite transportar los productos agrícolas, pecuarios y artesanales e integrar a los centros poblados.

El deterioro de las vías de comunicación por las lluvias estacionales (enero - mayo), provocan charcos y deslizamientos que impiden el ingreso y salida de vehículos. Una de las demandas y necesidades es el enripiado y construcción de canaletas de las vías carrozables para evitar la interrupción del ingreso y salida de recursos.

1.7.4. Accesibilidad al Centro Urbano ⁶⁷

La ciudad de Huancabamba tiene accesibilidad directa desde la ciudad de Piura, a través de una carretera asfaltada hasta Huancabamba, pero solo hasta el lugar de Canchaque

⁶⁴ Plan Vial de la Provincia de Huancabamba (2013)

⁶⁵ Plan Vial de la Provincia de Huancabamba (2013)

⁶⁶ Plan Vial de la Provincia de Huancabamba (2013)

⁶⁷ Plan Vial de la Provincia de Huancabamba (2013)

se encuentra el buen estado de conservación, luego debido a las inclemencias climáticas existen tramos que se encuentra en mal estado de conservación.

La ciudad de Huancabamba cuenta con 04 puentes ubicados sobre el río Huancabamba y la quebrada Lungulo, los cuales integran a la ciudad con el resto de la provincia y del país, desde la ciudad de Huancabamba se tiene accesibilidad directa a las capitales de distrito como son: Canchaque (73 Kms.); Sapalache (17 Kms.); Són dor (13 Kms.); Sondorillo (51 Kms.), San Miguel del Faique (80 Kms.); y Huarmaca.

El sistema urbano de Huancabamba está constituido por ocho (08) ciudades capitales de distritos, siendo la de mayor jerarquía la de Huancabamba, que además es capital de la provincia y por ende centro administrativo y de apoyo a la producción.

Tiene un área de influencia directa sobre los distritos de Són dor, Sondorillo, y El Carmen de la Frontera. La segunda ciudad en orden de jerarquía lo constituye Huarmaca, muy por debajo de Huancabamba (cuatro veces menor), seguido muy de cerca por Canchaque (cinco veces menor).

El resto del sistema se encuentra por debajo de Huancabamba, siendo Sondorillo el extremo con cerca de 30 veces menor. Esta situación corrobora la existencia de un desequilibrio urbano en la provincia, por la ausencia de ciudades intermedias que puedan actuar como centros de equilibrio entre Huancabamba y el resto del sistema.

1.7.5. Articulación de los centros poblados de la provincia ⁶⁸

La integración vial de la provincia de Huancabamba se visualiza en la forma como se articula con las localidades o ciudades de su sistema urbano:

- La articulación vial de las localidades internas de la provincia.
- La articulación vial con las localidades distritales y provinciales que se ubican en los límites de la jurisdicción.

⁶⁸ Plan Vial de la Provincia de Huancabamba (2013)

En el primer caso; la provincia de Huancabamba está integrada y se conecta vialmente con los distritos de Canchaque, San Miguel de El Faique, Sónдор, Sondorillo y Carmen de la Frontera. Mientras que Huarmaca se integra comercial y económicamente con las provincias de Jaén y San Ignacio de Cajamarca, y la provincia de Chiclayo en Lambayeque. Asimismo, el distrito de Lalaquiz se integra con los distritos de Salitral y San Juan de Bigote de la provincia de Morropón para su salida a la Red Vial Nacional.

El segundo caso; la ciudad de Huancabamba, por su ubicación deberá consolidar su función de centro dinamizador principal, sustentada por la ejecución del tramo de la Carretera Longitudinal de la Sierra, que permitirá articular todo el espacio andino regional, teniendo una conexión importante con Ayabaca (vía el ingreso a Pacaipampa) y su salida al eje vial internacional N° 03. El eje transversal Sónдор – Cruz Chiquita –Tabaconas – San Ignacio permitirá su ingreso a la ceja de selva y conexión al Eje Vial Internacional N° 04. Asimismo, por el sur tiene el camino de Huarmaca – Hualapampa que se conecta con la carretera Biomecánica del Norte, ampliando su conexión con los mercados interregionales de Jaén, San Ignacio y Chiclayo.

1.7.6. Cuantificación de los flujos de carga y pasajeros ⁶⁹

El servicio de transporte de pasajeros entre Piura – Huancabamba es continuo, teniendo una frecuencia de salida tres veces al día y una duración del viaje de 8 horas promedio para una distancia de 213 Km. En esta ruta de transporte se tiene como uno de los destinos a la ciudad de Canchaque, Palambla.

Las empresas de transportes como CIVA, TURISMO, SAN PEDRO, etc., utilizan una tecnología de transporte de ómnibus de 2 ejes. La tarifa promedio es de S/. 20.00 por pasajero y un flete de S/0.25 por kilo, para una oferta de 40 pasajeros.

Esta misma ruta es ofrecida por empresas informales que transitan la vía con colectivos y camioneta rural (combi), cuyo costo promedio por pasajeros es de S/.30.00 a S/.50.00, para una oferta promedio de 10 pasajeros.

⁶⁹ Plan Vial de la Provincia de Huancabamba (2013)

Por el tipo de topografía del suelo accidentado y ondulado se utilizan los siguientes vehículos para el transporte de pasajeros: Ómnibus de 2 ejes, Microbús, Camioneta rural (Combi) y camión de dos ejes. El camión de 2 ejes da servicio a los pobladores para la faena agrícola de un caserío cercano.

Generalmente, todo el servicio del transporte de pasajeros tiene como destino final la ciudad de Piura, como centro de atracción. Desde aquí se puede conectar con las principales ciudades y localidades provinciales y regionales del Perú.

En el ámbito interno existen servicios de transporte que articula los distritos de Sónдор, Sondorillo y El Carmen de la Frontera con la ciudad de Huancabamba. Este servicio es continuo teniendo una salida de dos veces al día, con una tarifa promedio de S/. 4.00 por pasajero y un flete de S/. 0.15 por kilo, utilizando para el transporte ómnibus y microbús.

En el caso de los distritos de Canchaque y San Miguel de El Faique, la distancia entre las respectivas capitales es menor de 4 Km., lo que permite acceder a los pobladores rápidamente al servicio de transporte que transita por Canchaque con dirección a las ciudades de Huancabamba o a Piura.

El distrito de Lalaquiz tiene diversos servicios de transporte que van directo a la ciudad de Piura, previa escala por las ciudades de Salitral y San Juan de Bigote, con una duración promedio de 5.5 horas, aun costo de S/. 10.00 para una distancia aproximada de 150 Km. En cambio, el distrito de Huarmaca tiene dos salidas ya sea su conexión a la red vial nacional 02A con destino final en Piura, o por la ruta 04A con destinos finales en Chiclayo, Jaén o San Ignacio.

El transporte de carga se realiza típicamente en camiones de 2 ejes, de 4 Tn de capacidad, siendo el flete promedio de S/. 0.08 por kilo; los cuales eventualmente también ofrecen servicio de transporte de pasajeros junto con la carga. La tarifa promedio para el pasajero de este servicio es de S/. 8.00.

El intercambio comercial de la provincia de Huancabamba involucra salida de productos agrícolas como son: Tubérculos (papa) Frutas (naranjas, chirimoyas, plátanos)

Hortalizas, ajos, menestras y Café. Teniendo un abastecimiento desde Piura de alimentos industriales (azúcar, arroz, jabones, mantequilla, conservas y enlatados), medicinas, vestido, calzado, fertilizantes y agroquímicos para el cultivo.

En los distritos existen empresas que prestan el servicio de transporte de carga que está en función a la demanda de los productos agrícolas, así se ofrecen diferentes destinos finales como es el caso desde Huarmaca a Piura, Huarmaca a Jaén, Sónor y Sondorillo – Huarmaca a Jaén o Chiclayo, entre otros.

1.7.7. Funcionamiento de la estructura vial provincial ⁷⁰

La provincia de Huancabamba está ubicada en el área andina del departamento de Piura comercia sus productos con los poblados de la Costa y en menor medida con los de la Sierra (en caso de los poblados de las provincias Morropón y Ayabaca), utilizando la única vía de ingreso la carretera de Huancabamba a Piura. El recorrido de esta vía se utiliza un tiempo de viaje de 8 horas aproximadamente, a una distancia de 213 Km., el costo de transporte es elevado comparado con otras carreteras y esto se debe por los diferentes tipos de superficie, pendientes y topografía del suelo que hace particular a esta carretera.

Las distancias han sido estimadas teniendo en cuenta la información del inventario vial del MTC y tomando principalmente las redes viales nacionales y departamentales como rutas de acceso a las ciudades respectivas.

A nivel interno también se comunica con las capitales de los distritos y los poblados más significativos, mediante caminos vecinales que en su mayoría son trochas carrozables.

En la última década se implementó una política de incrementar la infraestructura vial básica, entre las que se destaca la construcción, rehabilitación y el mantenimiento en general de las redes viales nacional, departamental y vecinal; para mejorar la transitabilidad, conectividad y accesibilidad entre las principales ciudades y sus poblados generando nuevos mercados de integración. Así mismo, esta política permitió elevar el patrimonio vial del país.

⁷⁰ Plan Vial de la Provincia de Huancabamba (2013)

Durante el periodo 1990-99, la red vial del Perú se incrementó en 11.7%, siendo la red vial vecinal la que tuvo mayor crecimiento con una tasa del 17.8% y en menor medida la red vial nacional con 8.1%. El incremento en la red vial vecinal (camino que une a los distritos con sus centros poblados) se debe a la participación de los gobiernos locales en la apertura de trochas carrozables que han permitido la conexión de los centros poblados de esta provincia de Huancabamba que se encuentran dispersos y con insuficientes caminos rurales y de herradura, siendo este su problema principal. Esta área es predominantemente rural y con mayores signos de pobreza que superan al 90% de su población. Su actividad económica es básicamente agrícola y pecuaria, teniendo un potencial turístico para su explotación, actividades como el turismo de aventura, esotérico, histórico, paisajista, religioso y folclórico.

Por su ubicación, la provincia de Huancabamba debe articularse con la provincia de Jaén y San Ignacio, a través de la carretera longitudinal de la sierra, mediante la interconexión de la vía de Huarmaca a la Carretera Bioceánica del Norte, permitiendo de esta manera ampliar mercados y ferias para sus productos (tubérculos y menestras) y tener alternativas de desarrollo. Además, se tiene proyectado el ingreso a San Ignacio desde la vía que unirá las ciudades de Tabaconas, Cruz Chiquita, Sónдор y Huancabamba como también la proyección de la construcción de la carretera de Namballe a Carmen de la Frontera, que permitirá unir a estos distritos al Eje Vial Internacional de Perú-Ecuador.

El tipo de superficie de la mayoría de los caminos son trochas carrozables (90%), cuya ausencia de obras (alcantarillas, cunetas, otros) hace restringir su condición de transitabilidad, siendo difícil su comunicación en época de lluvias. Las trochas carrozables son construidas por los municipios respectivos. En la medida que la red vial nacional sea transitable en todo tiempo, facilitará que las ciudades como Canchaque, Huancabamba, San Miguel de El Faique, Sónдор y Sondorillo pueden comercializar sus productos con los poblados de la Costa, es decir 5 de los 8 distritos pueden integrarse comercialmente. Carmen de la Frontera y Lalaquiz no están integrados al circuito, la ausencia de vías compromete más su condición de pobreza. Por último, Huarmaca, es un distrito cuyo comercio lo destina a las ciudades de Jaén, Pucará, Olmos, Sallique y San Ignacio utilizando su acceso vía Hualapampa a la Carretera Bioceánica.

La ciudad de Huancabamba por sus características y potencial, deberá constituirse en un centro administrativo y de prestación de servicios educativos, de salud y financiero; además de localizarse en el eje vial longitudinal de la Sierra. Siendo la capital de la provincia, solo representa el 10% de la población total. Por ello, la importancia de integrarse y articularse con el resto de sus distritos y poblados.

La importancia de la infraestructura vial para la provincia de Huancabamba es vital, su conexión e integración permitirá salir de la condición de pobreza que se encuentra actualmente.

La característica de estos caminos está dada por: ⁷¹

El grado de transitabilidad de la provincia de Huancabamba que está en función al tipo de superficie de la vía, su categoría de red vial y al factor estacional (presencia de lluvias), así tenemos:

- Red Vial Nacional 1 la carretera que une Piura – Carrasquillo – Buenos Aires– Canchaque – Huancabamba que presenta un tránsito restringido en época de lluvia, pero de niveles considerables si la comparamos con otras carreteras como de Olmos a Jaén (más de 500 vehículos diario). Desde Canchaque a Huancabamba se tiene una superficie de afirmado que está deteriorado por la falta de un mantenimiento rutinario de la vía que fue afectada por el Fenómeno del Niño (1998). Siendo intransitable ante derrumbes, huaycos y taludes por la falta de obras de la vía (alcantarillas y cunetas).
- Caminos vecinales que son la articulación con los poblados de la provincia a través de trochas carrozables y caminos de herradura, siendo muy difícil su acceso en épocas de lluvias, su tránsito es bajo menor a 10 vehículos diarios.

La mayoría de las empresas que prestan el servicio de transporte de pasajeros y carga tiene como destino final las capitales de cada distrito; existiendo un exiguo servicio en contados poblados: Los Ranchos, Coyona, Chignia, Huabal, Quitajuhara, entre otras.

⁷¹ Plan Vial de la Provincia de Huancabamba (2013)

1.7.8. Definición de ejes viales que unen nodos de desarrollo ⁷²

La geografía de la provincia de Huancabamba es variada y se caracteriza por lo accidentado de su suelo, con una topografía abrupta y muy variada que separa cuencas pluviales con ríos permanentes y estacionales, poco desarrollada y ubicada en las serranías de Piura, de clima templado – frío, y con baja densidad poblacional, con un carácter eminentemente rural dedicada a actividades principalmente agropecuarias.

Definiremos los ejes que unen los nodos de desarrollo de la provincia.

- La carretera de Piura – Carrasquillo – Buenos Aires – Canchaque – Huancabamba tipificada como una red vial Nacional, es el único ingreso desde la ciudad de Piura y los poblados de la costa a Huancabamba.
- La carretera Marginal de la Sierra es una vía en construcción que tiene previsto unir a Huancabamba con Ayabaca y su salida a Ecuador por el norte, y por el sur su conexión a la Carretera Bioceánica del Norte (carretera Chiclayo-Olmos-Corral Quemado) esta vía tipificada como una red vial nacional.
- La carretera Tabaconas – Cruz Chiquita – Sónдор – Huancabamba tipificada como una red vial departamental, representa otro ingreso desde las provincias de ceja de selva como San Ignacio y Jaén del departamento de Cajamarca.
- Otro ingreso es desde la Carretera Bioceánica del Norte (desde Chiclayo vía desvío de Olmos) por ingreso al poblado de Hualapampa para hacer el recorrido de Hualapampa – Huarmaca – Sondorillo – Huancabamba - Sapalache. La vía Bioceánica del Norte pertenece a la red vial nacional.

⁷² Plan Vial de la Provincia de Huancabamba (2013)

1.7.9. Descripción cualitativa de la red vial nacional, departamental, rural y caminos de herradura ⁷³

1.7.9.1. Red Vial Nacional ⁷⁴

Las vías Nacionales que forman parte de la red vial de la provincia de Huancabamba solo representan el 12.8% que son:

- La Carretera Piura – Carrasquillo – Buenos Aires – Canchaque – Huancabamba, cuya superficie está compuesta por asfaltado. La particularidad de esta carretera son los elevados costos de transporte.
- La carretera Marginal de la Sierra es una vía en construcción que tiene previsto unir a Huancabamba con Ayabaca y su salida a Ecuador por el norte, y por el sur su conexión a la Carretera Bioceánica del Norte (carretera Chiclayo-Olmos-Corral Quemado), que parte de su recorrido es por la zona sur de la provincia de Huancabamba vía que pertenece a la red vial nacional.
- La carretera de Sapalache – Huancabamba – Sónдор está tipificada como red vial nacional, pero por su muy bajo nivel de tráfico vehicular, es considerada como una red vial y vecinal.

1.7.9.2. Red Vial Departamental ⁷⁵

En la provincia de Huancabamba, la red vial Departamental representa el 3.0%

Por su ubicación, la provincia de Huancabamba se articula con la provincia de Jaén y San Ignacio, a través de la carretera longitudinal de la sierra, mediante la interconexión de la vía de Huarmaca a la Carretera Bioceánica del Norte, permitiendo de esta manera ampliar mercados y ferias para sus productos (tubérculos y menestras) y tener alternativas de desarrollo.

⁷³ Plan Vial de la Provincia de Huancabamba (2013)

⁷⁴ Plan Vial de la Provincia de Huancabamba (2013)

⁷⁵ Plan Vial de la Provincia de Huancabamba (2013)

Además, se tiene el ingreso a San Ignacio desde la vía que une las ciudades de la carretera Tabaconas - Cruz Chiquita - Sándor - Huancabamba, que une a la provincia de Huancabamba con la carretera nacional Ecuador-Namballe – San Ignacio– Jaén.

1.7.9.3. Red Vial Vecinal ⁷⁶

La infraestructura vial que sirve de comunicación a las ciudades de la provincia está constituida por la red vial vecinal que representa el 84.2% , caminos que son generalmente trochas carrozables con un alto costo de transporte, siendo muy difícil su acceso en épocas de lluvias, su tránsito es bajo menor a 10 vehículos diarios, una gran parte de las carreteras de la red vial vecinales de la provincia de Huancabamba se inician en los ejes viales descritos anteriormente, alcanzando una longitud total de 1,127 km en 84 tramos.

1.7.9.4. Red de Caminos de Herradura ⁷⁷

Los centros poblados de esta provincia se encuentran dispersos y con insuficientes caminos de herradura, siendo este su problema principal.

Los caminos de herradura principalmente en los distritos de Sándor y Carmen de la Frontera, se encuentran en un estado de conservación regular por tener transito continuo de acémilas que transportan turistas a las zonas arqueológicas, esotéricas y/o paisajistas.

Limitaciones al desarrollo de la provincia ⁷⁸

Los principales obstáculos que traban o limitan el desarrollo de la provincia con incidencia en la infraestructura de transporte y dentro de los caminos rurales, de la provincia de Huancabamba se mencionan a continuación:

- La población es eminentemente rural, con una dispersión de sus centros poblados localizados en zonas accidentadas, presenta una densidad poblacional por debajo al promedio del departamento. El grueso de la PEA se ubica en la actividad agrícola.

⁷⁶ Plan Vial de la Provincia de Huancabamba (2013)

⁷⁷ Plan Vial de la Provincia de Huancabamba (2013)

⁷⁸ Plan Vial de la Provincia de Huancabamba (2013)

- Servicio educativo limitado. Poblados más alejados tienen centros educativos de inicial y primaria unidocentes, siendo los poblados mayores y capitales de distritos los que cuentan con centros educativos primaria y secundaria polidocentes, además de la educación técnica y ocupacional.

- Un servicio de salud limitado y con escasos recursos que resulta en una alta incidencia de enfermedades respiratorias, digestivas y parasitarias. Generalmente intervenidas por curanderos y parteras de la zona. No existe en la provincia un hospital, solo postas de salud. Es decir, toda intervención médica y quirúrgica se traslada a Piura.

- Infraestructura vial rural con caminos que en su mayoría son trochas carrozables y en un mal estado se encuentran sus vías de acceso, resultando intransitable estos caminos en periodo de lluvia. Reducida articulación e integración vial con los poblados.

Actividad industrial incipiente, sólo tiene presencia la rama de panadería. La actividad agrícola y ganadera es de subsistencia, presenta bajo rendimientos por cultivo debido a una reducida superficie apta para cultivos agrícolas. Es insignificante su participación en la producción de leche y carne (ganado). Estos resultados nos ponen de manifiesto la situación de pobreza en que está inmersa la provincia de Huancabamba, con indicadores de desnutrición y mortalidad infantil que están por encima del promedio del departamento de Piura.

1.8. ESTRUCTURA ECONÓMICA DE LA PROVINCIA

Las actividades económicas que la población de Huancabamba se dedica esta diferenciada por la altitud y zona. En el caso del distrito de El Carmen de la Frontera las actividades económicas que priman son la agricultura y la ganadería y en menor escala el comercio y la textilería. Los campesinos se dedican a la siembra del maíz, trigo, papa, frejol, alverja, y en algunas partes las ocas y ollucos, y verduras.

La gente en casi la totalidad cuenta con un animal vacuno y la leche es en parte vendida a la Empresa “Los Pinos” que se encarga de elaborar queso para exportar a otros países y el resto de producto lácteo se hace queso para auto consumo y a veces para la venta.

Las mujeres se dedican a la elaboración de ponchos y otras prendas de uso doméstico y en algunos casos las venden.

1.8.1. Agricultura y ganadería

1.8.1.1. Agricultura ⁷⁹

Del total de la extensión de la provincia de Huancabamba solo el 51.1% está destinada para la actividad agropecuaria, y de este total sola el 23.6% es apta para los cultivos y el resto se emplea en la actividad ganadera. Es decir, de cada 10 Km² de superficie menos de 2 Km² está habilitada para el cultivo. La agricultura se desarrolla principalmente en secano (56.5%), y mediante pequeños sistemas de riego en tierras próximas a los tributarios de la cuenca del río Huancabamba (43.5%).

Los distritos de Huarmaca, Huancabamba, Canchaque y Sónдор son los que poseen mayores tierras para la actividad agrícola, pero no son los que más la aprovechan. Teniendo a los distritos de San Miguel de El Faique, Lalaquiz, Sondorillo y El Carmen de la Frontera los que mayor porcentaje de tierras la dedican al cultivo.

La producción agrícola está supeditada a los siguientes factores: la variabilidad climática, los riesgos de erosión, las características de los suelos y las condiciones de drenaje o humedad y de la cédula de cultivos.

El Distrito de Huancabamba, tiene el 13.5%, de la superficie total de la provincia, para la actividad agrícola, según el informe estadístico de la Agencia Agraria de Huancabamba, con un total de superficie (agrícola y no agrícola) de 33,662 has, siendo la superficie agrícola de 9,382 has que corresponden a 6,480 has de secano y 2,902 has bajo riego; según la agencia de Canchaque el área agrícola está dividida en pequeñas unidades agrícolas familiares con extensiones promedio de 1.5 a 5 has; y la superficie no agrícola de 24,280 has, que corresponde a 20,007 has, de pastos naturales, 2,552 has, de montes y bosques y 1,720 has, a otra clase de tierra. En lo que respecta a los principales productos agrícolas permanentes, el cultivo principal es la chirimoya; en el año 2002 registró una

⁷⁹ Agencia Agraria Huancabamba (2017)

producción de 2,445 TM., le sigue el pasto de elefante con una producción de 2,445 TM., le sigue la alfalfa con una producción de 866 TM., le siguen en orden de cantidad de área: la granadilla, la caña de azúcar, la chirimoya, el plátano, el limonero, el lúcumo y el cafeto.

Cuadro 1. 30. Volúmenes de producción de los principales productos agrícolas permanentes

DISTRITO	PRINCIPALES PRODUCTOS						PASTO ELEFANTE
	CAÑA DE AZÚCAR	PLÁTANO	CAFETO	CHIRIMOYA	GRAMALOTE	GRANADILLA	
Huancabamba	87	44	2	50	2683	89	2445
Sóndor	4624	436	15	69	5545	85	6045
Sondorillo	1059	23	3	24	1445	14	1026
Carmen de la frontera	2367	572	171	80	1501	6	1026
Canchaque	2730	1138	368	42	8847	30	2505
San miguel del faique	1596	1031	198	29	8526	20	3044
Lalaquiz	650	164	99	1	2667	2	3152
Huarmaca	4396	1281	171	3	0	7	12383
TOTAL	17509	4689	1027	298	31214	253	31626

Fuente: Agencia Agraria Huancabamba

Infraestructura de Riego⁸⁰

Según la Agencia Agraria de Huancabamba, en la jurisdicción del Distrito de Huancabamba existe registrados 25 canales, sin embargo, la falta de revestimiento en ellos genera una pérdida de agua por filtración.

1.8.1.2. Ganadería ⁸¹

En Huancabamba la ganadería se desarrolló en forma limitada, pues al igual que la agricultura fue netamente tradicional, la que con la asistencia técnica está progresando.

⁸⁰ Agencia Agraria Huancabamba (2017)

⁸¹ Agencia Agraria Huancabamba (2017)

La ganadería depende especialmente de los pastos naturales como la paja, el gramalote y la alfalfa.

Esta actividad también es muy importante porque posee el 21,96 % de ganado vacuno, y el 22,64 % lo ocupa el ganado ovino. La ganadería es una actividad muy ligada a la agricultura, y es de tipo extensivo, constituye el ingreso económico diario de los campesinos y campesinas que les sirve para afrontar situaciones de emergencia, frente a exigencias inesperadas y que regularmente con su economía no pueden atender.

El Ministerio de Agricultura, por intermedio del SENASA es el que se encarga de realizar las campañas de erradicación de la Fiebre Aftosa u otras enfermedades que puedan atacar al ganado de los agricultores. Aunque la productividad de la agricultura es baja en la provincia debido al factor suelo y principalmente a la falta de asistencia técnica, se ha tenido logros en el cultivo de la papa, café, tuna, maíz, fríjol y otros cultivos (oca y olluco). Demostrando la capacidad técnica del agricultor. Si bien es cierto que se cuenta con área potencial para uso ganadero (cultivos de alfalfa, gramalote y pastos) el suelo es accidentado y empinado resultando difícil el pastoreo del ganado.

Los principales cultivos, en suma, son catorce (14), que produce la provincia de Huancabamba que en promedio durante los años 1996-2000 han tenido una cobertura del 61.5% de la producción agrícola total. Resultando para el caso de la papa y el café producen más del 75.0% de la producción del departamento de Piura, teniendo abastecido al mercado de la papa en los poblados de la costa, y en el caso del café exportando al mercado externo.

Así mismo, la producción agrícola de la provincia representa en promedio el 9.6% de la producción del departamento de Piura, y de la muestra de los productos seleccionados el 17.8%. Estas cifras vienen demostrando el ímpetu del desarrollo agrícola de la provincia por nuevos cultivos y abastecer nuevos mercados regionales que mediante una eficiente red vial vecinal va a permitir el despegue económico de Huancabamba.

Los alcaldes distritales han manifestado que la falta de una eficiente red vial vecinal, que permita primero la salida de los productos agrícolas de los caseríos y su integración al mercado regional, ha dado como resultado que se dañen los productos agrícolas perecibles

en un porcentaje no menor al 20.0% (según estimaciones), lo que incide en la economía del agricultor y la acumulación de pobreza en los distritos y la provincia.

En general, la agricultura muestra una tendencia creciente supliendo los problemas de la tierra y su regadío, existiendo solo tierras de cultivo con riego de lluvia. La producción se destina principalmente al consumo local y una menor parte para abastecer los mercados. En este sentido las limitaciones de infraestructura de transportes vial inciden en las escasas oportunidades que tienen los productores de poder movilizar su producción hacia los mercados principales y así poder obtener excedentes económicos que permita salir de la pobreza que actualmente se encuentran.

Uno de los rubros con que cuenta la economía regional, es la cría de ganado especialmente de ganado Vacuno, para la producción de carne, leche y queso, también se cría el ganado Ovino en las partes altas donde se nota razas mejoradas, La crianza del ganado Porcino, está pasando a ser parte integrante de la economía regional de lo que fue para consumo propio.

En los distritos de Huarmaca, Lalaquiz, Sondorillo Canchaque y Sónдор se está incrementando la producción de ganado Caprino, que, adicionado a la producción de las aves, van a formar parte, también de los productos que incrementa la economía de la zona. Para lograr este incremento es necesario articular por medio de buenas carreteras a todos los distritos de la provincia.

Así distritos como Canchaque, Lalaquiz, San Miguel de El Faique y Huarmaca tienen un comercio directo con Piura y a través de este con el resto de localidades del departamento y a veces con otras regiones. Una distancia mayor a los 70 Km. y su acceso a la carretera que conduce a Piura son los factores que impulsan esta dinámica de mercado.

A diferencia de estos cuatro distritos, los distritos de Sónдор, Sondorillo y Carmen de la Frontera si tienen en la ciudad de Huancabamba un pequeño centro de distribución de sus productos agrícolas. La relativa cercanía a la capital de la provincia (menos de 25 Km.) y su integración vial hace que el comercio se realice previo paso por la ciudad de Huancabamba.



Figura 1. 36. Ganado Porcino en Huancabamba

Fuente: Elaboración Propia



Figura 1. 35. Ganado Vacuno en Huancabamba

Fuente: Elaboración Propia

1.9. EXPLOTACIÓN FORESTAL Y SILVICULTURA.⁸²

La diversidad de árboles constituye un importante recurso renovable del distrito. Sin embargo, la tala indiscriminada de árboles con el fin de destinarlos a la combustión y construcción de viviendas se convierte en un peligro para el stock de madera; y el rozo y quema, que es muy común para la ampliación de áreas agrícolas.

El territorio de la provincia de Huancabamba es la más favorecida del departamento de Piura, especialmente la zona norte que está cubierta por un bosque húmedo de montaña, compuesta por plantas apreciadas por la calidad de su madera que se emplea en la construcción de casas, muebles, como el Cedro, Álamo, Capulí de Montaña, Chonta y otros. Además, existen áreas deforestadas empleadas para el cultivo de café, cítricos y otros.

Gran parte de la superficie de la zona centro y sur este de la Provincia se encuentra cubierta de matorrales, denominados subhúmedo y húmedo, formada básicamente por la vegetación arbórea y arbustiva. Así como, una zona angosta denominada Pajonal.

La parte sur oeste, está cubierta de bosques, denominados secos por los expertos debido a que soportan un régimen de humedad extremo, marcado por una breve estación lluviosa y una larga temporada de sequía (que se prolonga hasta por nueve meses cada año).

⁸² Agencia Agraria Huancabamba (2017)

Los distintos pisos ecológicos aportan también una flora rica y variada tanto en bosques naturales como abundante en plantas medicinales.

Entre los primeros cabe citar las concentraciones de álamos, sauces, arrayanes, lanches, capulíes, alisos, cedros, faiques, huayacanes, molles, nogales, quinahuiros.

Entre las segundas pueden citarse el llantén, hierba buena, pasmo, borraja, timoras, yacón, hierba luisa, sicuta, hierba santa, achicoria, berros, cebolla de zorro, siempreviva, entre otras especies. Constituye particularidad de la flora distrital, especies ornamentales tales como el agua de lavanda, los claveles, las campanillas, achupayas, jazmines, violetas, malvas, flor de mayo y ambarinas. Esta flora va acompañada de una numerosa variedad de cactus los que en el ámbito local reciben los nombres de tunas, piscoles, lalos, y el famoso San Pedro, alucinógeno utilizado por los curanderos en sus ceremonias.

1.10. MINERÍA METÁLICA Y NO METÁLICA.⁸³

La provincia de Huancabamba, no posee demasiados recursos minerales, existiendo solamente dos lugares, uno de ellos ubicado en el distrito de Canchaque (Turmalina), centro minero que producía 400 Toneladas de cobre por día, a la fecha se encuentra abandonada; y la segunda ubicada al norte del distrito del Carmen de la Frontera próximo a río Blanco, frontera con el Ecuador, que en la actualidad se encuentra en estudio, y con problemas sociales para su ejecución.

1.11. INDUSTRIA, MANUFACTURA Y ARTESANÍAS.⁸⁴

Las actividades industriales han sido casi extinguidas, habiendo desaparecido casi en su totalidad la industria del cacao, del alcohol, de sogas, de productos cárnicos como jamones, quedando solamente la industria de quesos y panificadora a pequeña escala y para consumo local.

⁸³ Gerencia de Desarrollo Socioeconómico - Municipalidad Provincial de Huancabamba

⁸⁴ Gerencia de Desarrollo Socioeconómico - Municipalidad Provincial de Huancabamba

La poca actividad industrial es incipiente y con escaso nivel tecnológico, según el censo económico del 2012 la provincia de Huancabamba contaba con 346 establecimientos, de los cuales el 84.1 % representan comercios y reparación de vehículos, el 8.7% es industria mayormente dedicada a la rama de panadería y en menor medida a la fabricación de bebidas (aguardientes) y un 5.8% son restaurantes y hoteles cuya categoría de servicio es menor a tres estrellas.



Figura 1. 37. Taller De Reparación De Vehículos- Huancabamba 2017

Fuente: Elaboración Propia



Figura 1. 38. Taller De Mecánica General- Huancabamba 2017

Fuente: Elaboración Propia

1.12. COMERCIO ⁸⁵

Con respecto a las actividades comerciales, éstas comprenden sólo tiendas minoristas que expenden diversos artículos de primera necesidad y productos alimenticios producidos en las áreas urbanas y rurales o traídos de otros departamentos, además de este tipo de comercio se ofrecen también otros servicios de docencia y transporte.

1.13. TRANSPORTE ⁸⁶

El Terminal Terrestre de Huancabamba, se encuentra en el Distrito de Huancabamba, en la prolongación Centenario. Este terminal terrestre es importante pues de aquí parten los carros que se dirigen hacia la ciudad de Piura y Chiclayo.

⁸⁵ Gerencia de Desarrollo Socioeconómico - Municipalidad Provincial de Huancabamba

⁸⁶ Instituto Vial Provincial Huancabamba



Figura 1. 39. Terminal terrestre de Huancabamba

Fuente: Elaboración Propia

Empresas de transporte interprovincial

Varias Empresas de pasajeros cubren la ruta interprovincial prestando también servicio adicional de encomiendas y giros, hacia Huancabamba y viceversa, en varios horarios 7:30am, 12.00am y 5:00pm todos los días de la semana. Entre ellas están:

- Turismo Civa
- Turismo Express Huancabamba S.C.R.L
- Turismo San pedro y San Pablo
- Virgen del Carmen
- El pescadito

1.14. **TURISMO** ⁸⁷

La provincia de Huancabamba tiene una gran variedad de atractivos turísticos: lagunas, cataratas, paisajes, sitios arqueológicos, festividades religiosas, festividades culturales, fauna, flora, producción de productos locales, entre otros.

Cuenta con muchas potencialidades turísticas que se encuentran en estado de conservación de malo a regular y que vale la pena rescatarlas. En cuanto a posibilidades turísticas, su potencial está asociado al turismo de aventura, esotérico, histórico, paisajista, religioso, folclórico y medicinal.

Específicamente en este último caso, la medicina tradicional está muy arraigada en toda esta región, este importante factor permite la atracción de viajeros hacia la ciudad de Huancabamba. El sector Servicios es el principal generador de la riqueza. Los rubros de comercio, restaurantes y hoteles aportan gran porcentaje al PBI departamental, generando un impulso del turismo. La actividad turística tiene importancia en la economía provincial, regional y nacional, ya que atrae a turistas de la región, nacionales y extranjeros; sin embargo, las potencialidades de desarrollo del sector son todavía gigantescas, y se requiere involucrar a la población y garantizar la sostenibilidad de la actividad turística en el largo plazo.

Las lagunas de las “Huaringas”, famosas por su gran poder medicinal, ubicadas sobre los 3,957 metros sobre el nivel del mar; son muy frecuentadas por visitantes de diferentes partes del Perú y el extranjero, en busca de curar enfermedades físicas o de alguna otra índole. Es uno de los atractivos más notables que posee esta provincia. En ellas los curanderos o chamanes ofrecen sus servicios como conocedor del poder curativo de las plantas. Estos complementan sus curaciones con baños rituales en las frías aguas de las “Huaringas”. Se dice que el baño en las frías aguas debe absorber la enfermedad del cuerpo y del alma.

Asimismo, el florecimiento también es un complemento a la labor de los curanderos, pues significa dotar al cuerpo y alma de energías positivas. Una ceremonia

⁸⁷ Oficina de Turismo – Municipalidad Provincial de Huancabamba

consta de dos pasos: primero, el baño en las lagunas y más tarde la ceremonia nocturna (mesada), utilizando para ello hierbas, perfumes y el tradicional "San Pedro" (poderoso alucinógeno).

Además de las lagunas de las Huaringas, en la provincia de Huancabamba existen otros lugares turísticos de gran importancia.

Al respecto, la Provincia de Huancabamba aspira a convertirse en uno de los centros más importantes de la medicina tradicional de Latinoamérica. De igual manera, pretende convertirse en un centro de turismo importante, tanto para el ecoturismo como para la práctica de los deportes de aventura (ciclismo de montaña, parapente, escalada en roca, canotaje y tracking). Específicamente a 45 minutos de la ciudad capital, se encuentra la catarata del Sitán, en el Distrito de Sándor, con una cascada de 45 m de altura, que muestra la caída torrentosa de aguas provenientes de la cordillera.

1.15. ATRACTIVOS TURÍSTICOS DE LA PROVINCIA DE HUANCABAMBA

1.15.1. Lugares turísticos del distrito del Carmen de la frontera.

La belleza excepcional del paisaje natural y cultural de Carmen de la Frontera lo convierten en el distrito huancabambino más frecuentado por los turistas que visitan nuestra provincia.

Cuenta con sitios naturales, el curanderismo y las hierbas medicinales, lugares de interés arqueológico, realizaciones científico tecnológicas, un variado folklore con manifestaciones religiosas, comidas y bebidas típicas, las alegres cumananas y la amable hospitalidad de sus habitantes.

Necesario es que todos estos recursos sean organizados y coordinados con los visitantes a través de una Oficina de Turismo de la Municipalidad Provincial y Distrital, y que los escolares los sientan parte suya no sólo visitándolos y vivenciándolos sino también cuidándolos, difundiéndolos y mejorándolos porque forman parte de su identidad cultural legada por los antepasados, y parte también del terruño donde han nacido.

Las Huaringas y los curanderos⁸⁸

Las Huaringas son un conjunto de lagunas ubicadas en la zona llamada el páramo andino. De estos conjuntos de lagunas nacen varios ríos como el río Huancabamba que nace en la laguna de Shimbe, una de las más importantes del grupo de las Huaringas. El acceso a estas lagunas se hace generalmente acompañado de un maestro curandero que es una persona que se dedica al arte del curanderismo.

El complejo de las Huaringas es sin embargo el atractivo turístico más notable de Huancabamba atrayendo cada año miles de turistas en busca de salud. Efectivamente las Huaringas, ubicadas sobre los 3200 metros sobre el nivel del mar, son famosas en el extranjero y particularmente en el Perú para su gran poder medicinal.

El complejo de las Huaringas está formado por varias lagunas. De estas lagunas, las más visitadas son la laguna Shimbe, Negra, del Torro y del Rey.

Las siguientes lagunas forman el complejo de las Huaringas:

1. La Shimbe o Blanca
2. La Negra
3. Las Palanganas o luceros
4. Las Arrebiatadas
5. Las Siete Estrellas
6. Del Toro
7. Del Pato

⁸⁸ Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

8. Del Quinde
9. Del Gallo
10. Del Rey
11. La Colorada
12. El Carmen (baño)
13. El Baño del Inca
14. Los Relámpagos
15. Los linderos de Sapalache
16. Las Barbacoas o los Amarillos
17. El Pozo Claro
18. La Viuda

Los curanderos o chamanes son personas de la zona, conocedores del poder curativo de las plantas. Mediante una planta alucinógena llamada el “San Pedro” tienen visiones que le permiten conocer el pasado y futuro de los pacientes, así como curar las enfermedades. Muchos curanderos dejan a voluntad del paciente el pago de sus servicios, dado que se dice que un verdadero maestro solo le interesa el bienestar del paciente. Pero, debe saber que las personas beneficiadas de este ritual (mesada) suelen dar un aporte económico al maestro por un promedio de 200 Soles. Las curaciones se complementan con baños (rituales de florecimiento) en las aguas frías de las Huaringas con el fin de purificar el cuerpo y el alma de sus enfermedades. Se dice que las aguas gélidas de las Huaringas tienen propiedades curativas.

La provincia de Huancabamba cuenta por lo menos con noventa y seis curanderos registrados en una lista disponible en la oficina de turismo de la municipalidad de Huancabamba o en las oficinas turísticas “IPeru”. En el anexo V, encontrara esta lista de curanderos. Estos curanderos están organizados en una asociación llamada “Asociación de maestros curanderos de Huancabamba”. Creada en 1996, la asociación cuenta con 290 afiliados.

En una encuesta realizada por Cooper Acción (2011), que es una Organización No Gubernamental peruana sin fines de lucro, sobre el turismo en la ciudad de Hauncabamba, las lagunas de las Huaringas y los curanderos de la provincia de Huancabamba son el principal motivo de visita de los turistas. A la pregunta:

“¿Cuáles son sus principales Motivos para visitar la provincia de Huancabamba?”

- El 85% de los turistas afirman venir para ver un curandero.
- El 52% les motiva conocer las lagunas encontrara un detalle de los resultados de las encuestas.

Estos resultados reflejan la importancia que tienen los curanderos y las lagunas en el turismo de la provincia de Huancabamba. Las Huaringas son el atractivo turístico más importante de la provincia de Huancabamba, pero actualmente no se está dado un tratamiento adecuado a estos lugares. Para cuidar y conservarlos se tiene que capacitar a los curanderos para que a su vez sensibilicen a sus pacientes y no arrojen prendas de vestir, botellas, plásticos y otros dentro del área de las lagunas. Los ronderos son conscientes de este problema y organizan campañas de limpieza de las lagunas, pero al parecer los curanderos aun no toman consciencia de la importancia del cuidado del ambiente. Si mayormente los turistas vienen para beneficiarse de los servicios de un curandero, no siempre tienen las referencias necesarias.

La oficina de turismo debe apoyar al turista para que pueda elegir al maestro curandero que le conviene. Junto con la asociación de curanderos, esta oficina debe elaborar una lista de los maestros curanderos conteniendo suficiente información (especialidad del

curandero, referencias, años de experiencia, domicilio, precio, etc.), ya que actualmente en la oficina de turismo de la municipalidad, solo se encuentra una lista que contiene el nombre y el domicilio de los curanderos.

¿Qué hacer?

- Capacitar a los curanderos para que conservan las lagunas.
- Elaborar una lista detallada de los maestros curanderos para que los turistas pueden elegir el curandero que les conviene.

Las Hierbas Y Plantas Medicinales⁸⁹

Nombre curanderil popular de plantas y hierbas usadas en la zona de las Huaringas: Achupalla del oso, Aguacolla, ají, ajo, aragaya, arirumba amarilla, cabello del bosque, cacho de venado, cahuina, cedrón, chuquiragua, cimora señorita, cola de caballo, congona, congona grande, corona de Cristo, culantrillo, culén, flor de gallinazo, garagara, gigantón, grama dulce, hierba de la estrella, hierba del soldado, hierba del susto, hórmano amarillo, huachuma (san Pedro), huamanripa, huaminga, huancoya, huando, huaymehuayme, huishco, lancillo, lima, limón agrio, limón dulce, llantén, maique, matico, membrillo, mishacolambo, misha curandera, misha del inga, misha galga, misha león, misha oso, misha rastrera, misha toro, misha toro curandera, paico, pájaro bobo, palo del espanto, palo del susto, poleo del inca, poleo verde, romerillo, san Juan, san Juan amarillo, san Juan negro, sangurache negro, simorilla, suburón, tabaco, tabaco cimarrón, tabaco moro o del inga, tilo, timorilla, toronjil, trencilla de la señorita, tululuche, yerba buena, yerba Luisa.

Cascadas de chorro blanco.⁹⁰

Ascendiendo por la carretera del poblado de Sapalache, que es capital del distrito Carmen de la Frontera, hacia el abra de Chinguelas en ruta al Carmen, se encuentran dos

⁸⁹ Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

⁹⁰ Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

cascadas, la mayor de las cuales tiene una caída (catarata) de unos 50 metros, y que se pueden observar desde el puente de la misma quebrada chorro blanco. Están, aproximadamente, a unos 2500 m.s.n.m., en zona de bosque nubloso. Es necesario caminar por estrecho sendero en medio de la densa vegetación para llegar a su base, durante unos veinte o treinta minutos. Son de aguas cristalinas y frías, las que al trepidar en su choque con las rocas dan la impresión de un potente chorro blanquecino, de ahí su nombre. Desde Sapalache se puede ir en carro, o a pie.

Baño Del Inca

Se encuentra en la quebrada del Inca, afluente del río Quiroz, entre los caseríos de Chulucanas Bajo y Quinua. Es una enorme roca de aproximadamente cuatro metros de altura, en cuyo interior se ha tallado una concavidad esférica, parecida a la parte interna de un huevo, que tiene unos dos metros y medio de diámetro, y una especie de sofá tallado en la parte baja donde podían sentarse hasta cuatro personas recibiendo un chorro de agua que penetraba por una oquedad en la parte superior de la piedra, conectada a una canaleta que tomaba el líquido de una compuerta situada unos doce metros más arriba.



Figura 1. 40. Baños del Inca

Fuente: Oficina de Turismo – Municipalidad Provincial de Huancabamba

Ruinas de caxas.⁹¹

A unos 500 metros del “Baño del Inca”, en la margen derecha, hay las ruinas de Chulucanas Bajo, y corresponderían al pueblo incaico de Caxas, que en octubre de 1532 encontró la avanzada de Soto (ver lectura 1: “Las Vírgenes de Caxas”); y que en 1802 el sabio alemán Alejandro Von Humboldt visitó, describiéndolas así:

“Las ruinas del antiguo pueblo de Chulucanas son notables a causa de la extrema regularidad de las calles y del alineamiento de los edificios... en el páramo de Chulucanas, entre los pueblos indios de Chulucanas y Huancabamba, el gran Camino del Inca, una de las obras más gigantescas que los hombres hayan ejecutado, está todavía bastante bien conservado entre Chulucanas, Huamaní y Sagique... Las casas construidas en porfiro se distribuyen en ocho barrios formados por las calles que se cruzan en ángulo recto. Cada barrio encierra doce pequeñas habitaciones, de tal forma que hay noventa y seis en la parte del pueblo de la cual ofrecemos el plano...”

La Etnohistoriadora Anne Marie Hocquenhem visitó estas ruinas en 1988 y constató que “las piedras labradas que pudo ver Humboldt han sido todas removidas por los campesinos que las utilizaron para construir sus propias casas; se ven en las bases de los horcones que sustentan los techos, en las bases de las paredes, como bancos o piedras para el fogón de la cocina. Estos campesinos cuentan que había una torre, pero un gringo la desbarató buscando oro...”

El Arqueólogo César Astuhamán Gonzáles ha recibido autorización del Instituto Nacional de Cultura (INC) para investigar estas ruinas a partir del 2005.

La carretera que conduce al Baño del Inca y a la ciudadela de Caxas, desde Huancabamba llega hasta la Escuela de Quinoa (tres horas aproximadamente), y de ahí se desvía a la derecha unos dos kilómetros más.

⁹¹ Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

Piscigranja de truchas de Pulún.⁹²

En el distrito de Carmen de la Frontera, a unos 5 kilómetros del pueblo de Sapalache, se encuentra el caserío de Pulún, en el cual en un terreno de dos hectáreas rodeado de arboleda y pastizales se encuentra el criadero de truchas cuya carne abastece a la población de la zona, y sus alevines se trasladan a nuevos criaderos, de la región principalmente.

Aparte de degustar los platos que se preparan con las truchas (frituras, cebiches, y otros), y de observar el proceso de crianza, se admira la belleza de la campiña de la zona de Sapalache.

Apropiado para excursiones, paseos familiares, caminata suave, bicicleta de montaña, fotografía, filmaciones.

Desde Sapalache por la trocha carrozable se accede en 10 minutos. Caminando en 25 minutos.

A Continuación, la descripción de las manifestaciones folklóricas, que son las creencias y costumbres que caracterizan al poblador carmen fronterizo:

La Virgen del Carmen.⁹³

Es La patrona de Huancabamba, y de los distritos de Carmen de la Frontera y Lalaquiz. En este distrito fronterizo, que lleva el nombre en honor de la Virgen del Carmen, la festividad se celebra el 29 de julio, ocasionando una feria comercial y turística, con actividades religiosas, cívicas y culturales.

La historia no determina el momento en que empezó el culto a la Virgen María en las soledades del Monte Carmelo (montaña de Israel, por encima de Haifa, considerada la

⁹² Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

⁹³ Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

cuna de la Orden Carmelita), pero la tradición lo hace aparecer a principios del siglo I. Según tradición carmelita, el día de Pentecostés, ciertos piadosos varones que habían seguido el modo de vida de los profetas Elías y Eliseo, abrazaron la fe cristiana siendo ellos los primeros que levantaron un templo a la Virgen María en la cumbre del monte Carmelo, en el lugar mismo donde Elías viera la nube que figuraba la fecundidad de la madre de Dios, interpretando esa visión de la nube como un símbolo de la Virgen María Inmaculada.

Por la invasión de los sarracenos, los Carmelitas se vieron obligados a abandonar el Monte Carmelo. Estos religiosos se llamaron Hermanos de Santa María del Monte Carmelo y pasaron a Europa en el siglo XIII, con los Cruzados, cuando el rey San Luis De Francia pidió a los ermitaños que se trasladen a su país, y haciéndolo así se extendieron por Italia, España, Inglaterra, y otras naciones, aprobando su regla el Papa Inocencio IV en 1245, bajo el generalato de San Simón Stock. El 16 de julio de 1251, la Virgen María se apareció a ese su fervoroso servidor y le entregó el hábito que había de ser su signo distintivo, el mismo que para uso de los laicos es el Escapulario Carmelita.

Este culto se ha arraigado muy especialmente en las ciudades de Huancabamba, Sapalache y Tunal. A la procesión se le ha agregado la Danza de los Diablicos, que se ejecuta en honor a la madre de nuestro señor Jesucristo.

Los Diablicos⁹⁴

Son una comparsa de 15 o más integrantes que acompañan con su danza a la patrona de la provincia en su recorrido por los barrios del pueblo. La conforma el Ángel caracterizado por un niño con vestimenta blanca y capa celeste, representando el Bien; el Capataz que representa el Mal, con máscara que caracteriza a Lucifer, vestimenta con capa rojinegra, y danza bastón en mano amenazando al Ángel y retrocediendo ante el puñal blandido por éste; los Diablicos con máscaras de chanco coronadas con plumas de pavo real y colgándoles cintas multicolores a manera de cabellos, cascabeles metálicos sujetos a las rodillas que aumentan su sonido al ritmo de la danza que ejecutan en doble hilera frente a la Virgen del Carmen; el Burrofé vestido de forma sencilla llevando máscara de asno de la que cuelga un

⁹⁴ Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

chicote de cabuya en la parte posterior con el que abre campo entre la multitud de curiosos para que la danza se ejecute más armónicamente. La música que acompaña a los danzantes es ejecutada brillante y peculiarmente por los efectos del clarinete, el pistón y el redoblante.

San Pedrito Chicuatero

El padre Miguel Justino Ramírez Adrianzén, en sus “Acuarelas Huancabambinas”, refiriéndose a las dos imágenes de San Pedro que hay en el Templo de la Capital Provincial, nos dice lo siguiente: “En la Iglesia matriz de Huancabamba se veneran dos imágenes del Apóstol San Pedro. La una es de madera, más grande y más hermosa, en postura sentada, a la cual se conoce como el Patrón de la ciudad de Huancabamba.

La otra es más pequeña, de cartón piedra, está de pie y la peana (base) afirma ser de piedra. Refiere la leyenda que esta imagen perteneció al desaparecido y encantado pueblo de chicuate, por lo cual la llaman San Pedrito Chicuatero. Los indígenas lo tienen como el Patrón de las Comunidades Huancabambinas, y tienen puesta en ella gran fe pues la consideran más milagrosa”

Esta última, es la imagen que los campesinos luego del permiso accedido por el Párroco recomendándoles que no les echen ají a los ojos, ni la azoten, la pasean y veneran en las campiñas cuando la sequía se prolonga demasiado en la región, en la muy arraigada creencia que el Santo traerá las esperadas lluvias que revivirán sus sementeras, y con ello el milagro del ansiado alimento.

1.15.2. Lugares turísticos del distrito de Sondor.⁹⁵

El Distrito de Sándor cuenta con un gran potencial turístico dentro del ámbito de la provincia de Huancabamba.

La existencia de bosques, restos arqueológicos, su variada flora y fauna, montañas, valles y planicies, ofrecen muchas posibilidades para hacer turismo ecológico, medicinal, arqueológico, de aventura. Asimismo, posee un rico folklore que se manifiesta en la

⁹⁵ Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

celebración de las festividades de carácter religioso-comercial, ceremonias esotéricas, mitos y leyendas que forman parte de la cultura popular. No podemos dejar de lado la artesanía, expresada en la elaboración de diversas prendas y artículos utilitarios y decorativos, caracterizados por su extraordinaria belleza natural. Debido a la alta presencia de curanderos y de espacios cargados de energía mística, en Sondor (especialmente sus cataratas), el distrito se presenta como una interesante alternativa turística, no solamente para el turismo ecológico y vivencial, sino también mágico y místico, donde será posible acudir a la consulta de importantes chamanes de la zona, quienes orientarán, a los creyentes, en las respuestas a sus problemas y la curación de sus males, ya sea, mediante prácticas rituales o a través de sus conocimientos en la medicina natural.

- Plaza de armas
- Santuario el mirador ‘‘Pashirca’’
- Cerro La Viuda
- Las Pirámides de los Infiernillos.

La Catarata del Citán: ⁹⁶

En Sónдор el agua se desliza por las montañas formando torrentes y estrepitosas cascadas que se han convertido en el deleite y admiración para muchos visitantes. La catarata del Citán es una de ellas, cuyas cristalinas aguas se precipitan desde una altura de 45 metros.

La perseverante y milenaria caída de agua ha cincelado la piedra, habiendo formado una especie de cañón con declive vertical. Esta cascada nos ofrece un especial panorama lleno de portento natural, la suave brisa producida por la caída de agua invade el espacio cercano; por las tardes se aprecia la descomposición de la luz solar en un vistoso arco iris. En los alrededores, un bosque nos da las posibilidades de poder acampar o disfrutar de un día al aire libre. En esta fronda se encuentra algunas especies nativas de árboles como cedro,

⁹⁶ Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

higuerón, chuque, pashul, lanche, Izmir, palo del espanto, chivato, suro, llantén, santo tomé, achupallas, salvaje, orquídeas y otras más. A un costado de la catarata, de las entrañas de la roca aflora una sustancia mineral con las características del alumbre. Su visita será una gran oportunidad para encontrarse con la basta naturaleza que nos invita meditar y reflexionar cuán grande es Dios Creador. Una caminata de 45 minutos desde la localidad de Sándor nos conduce hasta este hermoso lugar.

El Cerro Mirador del Pashirca:

A espaldas de la ciudad de Sándor se levanta altivo el cerro de Pashirca. Las fértiles tierras de sus faldas en ambos lados son utilizadas para la agricultura, en ellas se siembran maíz, frijol, trigo, cebada y sambumbas aprovechando la época lluviosa que se presenta durante los meses de enero a abril. Desde la cúspide se puede apreciar el vistoso panorama del valle de Huancabamba formado por el río del mismo nombre.

El panorama se aprecia en un área de 360 grados. Aquí se respira un aire fresco, puro y perfumado de vegetación; la vistosidad del ameno paisaje nos hará olvidarnos del tiempo. Una caminata de aproximadamente 40 minutos nos conlleva hasta este plácido escenario de contemplación.

Catarata del Huascaray: ⁹⁷

Es otra hermosa cascada que se encuentra en el trayecto de la carretera a la Cruz Chiquita, las aguas son más frías, razón por la que concurren algunos curanderos llevando sus pacientes para aplicarles curativos baños de agua fría. De aquí en adelante podremos apreciar los Bosques del Huascaray, zonas de amortiguamiento del Santuario Nacional Tabaconas-Namballe. En algunas épocas del año se presentan los páramos y a veces llena de neblina. Estos bosques se caracterizan por las diversas especies de flora y fauna. Al llegar al punto denominado Cruz Chiquita apreciaremos el Abra del Huascaray, que nos abre las puertas de comunicación con territorio del Departamento de Cajamarca.

⁹⁷ Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

Las Lagunas de la Viuda: ⁹⁸

Sóndor también es poseedor de algunas lagunas medicinales, entre ellas figuran las Lagunas de la Viuda, las mismas que se encuentran ubicadas en dirección nor-este a 3900 m.s.n.m. El camino es un poco difícil y escarpado, parte del recorrido se hace en vehículo para luego trasladarse a pie o en acémila. En el trayecto de la cordillera se encuentra una diversidad de plantas medicinales que son utilizadas por los curanderos para el tratamiento de las enfermedades de los pacientes.

El Valle de los Infiernillos: Es una extensión de aproximadamente 2 kilómetros cuadrados de estériles tierras de color rojizas. El efecto erosivo del viento y la lluvia, han modelado en las montañas gigantescos farallones y caprichosas escarpaduras, dignas de admiración, las mismas que a pesar del paso de los años aún permanecen intactas. En los alrededores usted encontrará una gran variedad de cactus exóticos. Este lugar se encuentra 45 minutos en auto alejado de la ciudad.

La Caída del Diablo⁹⁹

Es otra espectacular catarata, cuyas aguas caen precipitadamente en dos tiempos. Su caudal es casi permanente y su altura supera los 140 metros de altura. Se encuentra ubicada en el caserío de Churipampa.

La Playa de los Enamorados:¹⁰⁰

A su paso por territorio del Distrito de Sóndor, el Río Huancabamba discurre tranquilo y apacible. Sus riveras cubiertas de vegetación nos brindan la oportunidad de disfrutar de un refrescante paseo. La referida Playa se encuentra a inmediaciones del puente peatonal que comunica con el Distrito de Sondorillo, empleando un tiempo de 40 minutos aproximadamente.

⁹⁸ Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

⁹⁹ Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

¹⁰⁰ Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

Ciudadela de Huarmichina ¹⁰¹

Pertenece a la cultura Huancabamba descubierta por el Arqueólogo Polía en 1994, con características de una ciudadela inca, la arqueología encontrada es desconocida. Su estado actual totalmente cubierto por la maleza, no determinándose aun la forma de los restos arqueológicos. Se ubica en el Cerro Huarmichina, distrito de Sónor, a 8 horas en automóvil.



Figura 1. 41. Ciudadela de Huarmichina

Fuente: Oficina de Turismo – Municipalidad Provincial de Huancabamba

1.15.3. Lugares Turísticos En El Distrito De Sondorillo ¹⁰²

Por la belleza natural de su paisaje serrano, Sondorillo cautiva a propios y extraños, invitándolos a agradables caminatas, paseos por las campiñas, montañas, cascadas, disfrutando del aire puro, agua fresca, campos verdes, que se tornan en un lugar propicio

¹⁰¹ Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

¹⁰² Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

para el ecoturismo y la práctica de los deportes de aventura, como ciclismo de montaña, trekking, parapente, escalada en roca.

Entre nuestros lugares turísticos tenemos:

Iglesia Matriz San Juan Bautista.

Data del siglo XIX, afectada por el terremoto de 1,912, fue reconstruida entre los años 1,925 y 1,927. Su altar mayor constituye una reliquia colonial, es una joya tallada en madera.

Distancia: Se encuentra ubicada en la calle 05 de mayo en el mismo centro de la ciudad.

Santuario del Niño Dios de Sondorillo ¹⁰³

Obra ejecutada en diciembre de 1984 por el Concejo Distrital de Sondorillo siendo alcalde el Sr. Adan Jimenez Ocaña en colaboración con el "Comité Pro Santuario" y el "Comité de Ayuda Permanente de Sondorillo" residentes en Chiclayo. Distancia: Se encuentra ubicada en la calle Santuario S/N en el mismo centro de la ciudad.

Gruta de la Virgen de Lourdes

La Virgen de Lourdes apareció ante una niña de 14 años llamada Bernadette (Bernadita) el 11 de febrero de 1858, en la villa francesa de Lourdes, a orilla del río Gave, manifestando de manera directa y cercana su profundo amor hacia nosotros. La Gruta en Honor a Nuestra Madre se erige en el cerro La Gruta, desde donde nos bendice con su gloriosa presencia.

Distancia: Se encuentra ubicada en el cerro La Gruta a pocos metros del centro.

¹⁰³ Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

Cerro Saquir¹⁰⁴

Registrado por el sacerdote y escritor huancabambino Justino Ramírez Adrianzen (1906 - 1986) como Saquirayuc. Está ubicado en la zona alta de nuestro distrito, desde aquí se visualiza a Sondorillo y todo su panorama.

Distancia: Se encuentra ubicada a 1 hora de distancia desde el mismo centro del distrito de Sondorillo. "Imponente Saquir, celoso guardián del distrito de Sondorillo"

Ruinas del Dios Jaguar – Mitupampa

El Templo de los Jaguares - Mitupampa, el templo de los jaguares, como lo denominó el investigador italiano Mario PolíaMeconi, se ubica en el caserío del mismo nombre, en el distrito de Sondorillo, provincia de Huancabamba. En él puede apreciarse estructuras arquitectónicas tanto de la época lítica, pertenecientes al período Formativo, que datan de unos dos mil años antes de Cristo (Siglo I y I a.C.)

En el Templo del Pumatola, se hallaron en 1989 y 1990 las figuras grabadas de dos pumas: macho y hembra que simbolizaban la dualidad que significaba para los nativos el día y la noche, el agua y el fuego, la tierra y el cielo. Centro ceremonial donde se sacrificaban y con toda seguridad, por lo menos en ciertas ocasiones, víctimas humanas para pedirles a los dioses, abundante agua (lluvia) y buenas cosechas.

Construida a base de arcilla roja, color sangre. Color que constituye un elemento cultural que no ha sido puesto al azar como tampoco el color blanco de las paredes. Para los indígenas estos dos colores daban un mensaje a la gente que allí acudía: un código de comunicación entre la autoridad religiosa y el pueblo.

El hallazgo de tres peldaños que servían de entrada al Templo de los jaguares de Mitupampa, la cabeza de un felino, un puku (o alfileres) con el cual hacían finísimos tejidos

¹⁰⁴ Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

y un pedazo de cerámica, descubiertos por el investigador Mario Polía, confirma que el templo de los Jaguares es único en su género y pertenece a la etapa del Formativo.

Distancia: Desde Sondorillo a las Ruinas del Dios jaguar- Mitupampa existe una distancia de 14 Km. Y se encuentra a 2,700 m.s.n.m



Figura 1. 42. El Templo de los Jaguares

Fuente: Oficina de Turismo – Municipalidad Provincial de Huancabamba

Peroles de Cascapampa

La caída natural del agua, a través del tiempo ha logrado dar forma de perol a la roca. En tiempos del Incanato este hermoso lugar fue utilizado por el Inca, como un lugar para bañarse. La quebrada de Cascapampa está ubicado a 3,800 msnm. Cubierta por un extenso bosque de pinos y quinajüiros. En este lugar se han sembrado 2 millones de pinos y se ha construido un mirador turístico con la finalidad de que el visitante pueda disfrutar de la naturaleza y observar los hermosos paisajes que existen en este lugar.

Distancia: Desde Sondorillo a los Peroles de Cascapampa existe una distancia de 20 Km. Y se encuentra a 3,800 m.s.n.m.

Ruinas de Ovejerías

Las Ruinas de ovejerías, Centro Ceremonial que tenía conexión, con las Ruinas los Jaguares de Mitupampa. Desde Sondorillo a las Ruinas de Ovejerías existe una distancia de 32 Km. Y se encuentra a 2,550 m.s.n.m.

Los paisajes ¹⁰⁵

En la zona andina de Huancabamba se encuentran montañas andinas compuestas por la cordillera occidental y la cordillera central pero también por valles en forma de V.

En estos valles, se encuentran amplias terrazas donde se desarrollan labores agrícolas.

El relieve accidentado ofrece un paisaje de una impresionante belleza con una enorme variedad de flora y fauna.

A la pregunta “cual es lo que lo más le agrado de Huancabamba”

- 40% de los turistas mencionan el paisaje.
- Otro porcentaje significativo gusta de la tranquilidad de la ciudad y la amabilidad de los Huancabambinos.

El paisaje es sin duda un atractivo importante de Huancabamba. La admiración por esta belleza natural empieza durante el trayecto entre Canchaque y Huancabamba. Generando en el turista una atmosfera de tranquilidad, bienestar y de misticismo. Este paisaje le maravilla y le da un espectáculo que no puede encontrar en otro lugar.

La importancia que le dan los turistas al paisaje es verificada por sus respuestas a la pregunta “¿Según su opinión cuales son las principales atracciones turísticas de la provincia de Huancabamba?”.

¹⁰⁵ Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

- Sesenta por ciento de los encuestados mencionan en primer lugar el paisaje, prueba de su impacto en los turistas. Tomando esto en cuenta, se recomienda cuidar y conservar este paisaje. También se tiene que tomar en cuenta la importancia del paisaje durante la elaboración de las próximas campañas de promoción turística de la provincia y la elaboración del próximo plan de desarrollo turístico.

Organizar caminatas de uno o varios días recorriendo los atractivos turísticos y miradores de la provincia, sería una manera de aprovechar este paisaje y atraer nuevos turistas. Relativo a este tema, el Instituto de Montaña está elaborando un proyecto completo valorizando los atractivos turísticos de Huancabamba a través de dos rutas turísticas de cinco y ocho días. Esta caminata se recorriendo parte del Camino Inca, conocido como “Camino Inca las Huaringas”. A lo largo de este camino, el turista descubre varios caseríos, los páramos, producción de artesanía, de medicina tradicional y actividades de agricultura biológica. Este proyecto tiene como ventaja de ser un proyecto turístico completo permitiendo descubrir los principales aspectos turísticos de la provincia e involucrando a las comunidades locales. Una vez culminado este proyecto implicara importantes beneficios para Huancabamba y sus distritos en el aspecto turístico.

¿Qué hacer?

- El paisaje representa para turista uno de los principales atractivos turísticos de la provincia, aspecto a tomar en cuenta durante la elaboración de campañas de promoción y elaboración del próximo plan de desarrollo turístico de la provincia de Huancabamba.

1.15.4. Sitios de interés de Huancabamba¹⁰⁶

- **Plaza de Armas** ¹⁰⁷

Es bastante pintoresca, sus jardines se encuentran embellecidos por plantas ornamentales.

¹⁰⁶ Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

¹⁰⁷ Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

En el centro se ha construido una pileta con una escultura de la Samaritana, escultura que significa la hospitalidad de la gente Huancabambina.

- **La Iglesia San Pedro**

Es el templo principal de la ciudad, de corte colonial. Tiene una torre de gran altura que permite observar la inmensidad del valle. En la cúspide tiene un reloj tradicional, que aún pese a los años funciona con exactitud. El templo en su interior guarda las imágenes de la Santísima Virgen del Carmen, y el patrono de la ciudad, San Pedro.



Figura 1. 43. Plaza de Armas Huancabamba
Fuente: Elaboración propia



Figura 1. 44. La Iglesia San Pedro
Fuente: Elaboración propia

- **El Museo Mario Polía Meconi de Huancabamba ¹⁰⁸**

Se encuentra ubicado en un ambiente del segundo piso de la Biblioteca Municipal, posee 40 piezas arqueológicas, incluidos algunos en calidad de préstamo y alrededor de 15 artesanías o replicas.

Posee colección de la cultura Huancapampa, y muestras de la cultura Vicús, Mochica, Lambayeque y Chimú, en cuanto a cerámicas. Posee piezas relevantes como: Platos, de Piedra de Pasapampa, Momias de adulto y niño de súchil, urna funeraria de Maraypampa. Además, es importante por el valor y la cantidad de objetos arqueológicos que posee.

¹⁰⁸ Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

- **Andenerías de Pasapampa** ¹⁰⁹

En los cerros del Caserío de Pasapampa, los agricultores incaicos supieron aprovechar en toda su magnitud las pendientes de los cerros, construyendo amplios y firmes andes para la agricultura. Hasta hoy permanecen intactos pese al curso de los años.

A semejan 50 terrazas construidas en piedras comunes que dan vuelta al cerro que se encuentra en el caserío de Pasapampa. Cada terraza tiene 6.30 metros de ancho por metros de alto y tienen entre 1200 y 1300 años de antigüedad aproximadamente. Donde se han encontrado los famosos platos de piedra que se exhiben en el Museo Huancabambino. Están situadas a dos horas y media de Huancabamba en carro a 2990 m.s.n.m.



Figura 1. 46. El Museo Mario Polía Meconi de Huancabamba

Fuente: Oficina de Turismo – Municipalidad Provincial de Huancabamba



Figura 1. 45. Andenerías de Pasapampa

Fuente: Oficina de Turismo – Municipalidad Provincial de Huancabamba

- Curanderismo: ritos terapéuticos, el San Pedro, plantas medicinales.
- Sitios naturales: las Huaringas, catarata chorro blanco, catarata El Sitán, valle de los infiernillos, peroles de Canchaque, peroles de Cascapampa, fuente de Santa Clara.
- Sitios arqueológicos: templo de los jaguares, museo municipal Mario Polia Meconi, baños del Inca, ruinas de Caxas.

¹⁰⁹ Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

- Folklore: festividad de la Virgen del Carmen (16 de Julio), los diablicos, semana santa, navidad, año nuevo.
- Platos y bebidas típicas: cuy con papa, trigo con gallina criolla, rompopo, capulí y sauco sapalacheño.
- Otros: museo de la Virgen del Carmen, piscigranja de Pulún, producción de miel de México, producción de queso, mirador de Witiligún, iglesia San Pedro.

La provincia de Huancabamba tiene varios atractivos turísticos (curanderismo, naturaleza, arqueología, etc.) pero pocas son visitadas por los turistas.

Para aprovechar al máximo el potencial turístico de la provincia, se debería definir cuáles son los sitios turísticos más apropiados para desarrollar el turismo en la provincia.

La municipalidad de Huancabamba y los actores del turismo provincial, para elegir estos sitios, deben tomar en cuenta variables como la accesibilidad, el interés para el turista, el tipo de turistas que atraerá, la motivación de los vecinos a desarrollar un proyecto turístico y la sostenibilidad del proyecto.

La elección de los sitios turísticos debe ser coherente con el plan estratégico de desarrollo del turismo provincial. Una vez elegido, se tiene que trabajar en estos lugares para permitir el acceso de los turistas y promocionarlos. Lo importante no es la cantidad, pero la calidad de los sitios y la coherencia entre estos sitios con el tipo de turismo que se quiere desarrollar.

¿Qué hacer?

- Elegir, arreglar y promover los sitios turísticos que son los más adaptados para desarrollar el turismo en la provincia de Huancabamba.

Festividades ¹¹⁰

La provincia de Huancabamba celebra varias festividades religiosas y culturales, su música es alegre y sus danzas alegran la vida de la región. La más popular es fiesta patronal de la Virgen del Carmen, con su tradicional danza de los diablicos, que se desarrolla el 16 de Julio y es la atracción de muchos turistas peruanos y extranjeros.

Durante la fiesta de la Virgen del Carmen, periodistas del Perú y del extranjero llegan a Huancabamba para realizar un reportaje sobre ésta, lo que constituye una promoción importante para la provincia.

Huancabamba es conocida como “la capital del curanderismo” pero no existe una feria especial de celebración sobre el tema del curanderismo. Organizar un tal acontecimiento permitiría que el curanderismo de la provincia de Huancabamba sea más conocido en el Perú y atraería más turistas para este evento. Esta feria permitiría interacciones entre los curanderos lo que serviría para mejorar el turismo esotérico. Para la organización de tal evento se tiene que evaluar la motivación de los curanderos e incentivarlos.

¿Qué hacer?

- Organizar una fiesta celebrando el día del curanderismo en la provincia de Huancabamba (puede aprovecharse el día 24 de junio en que se dan cita varios curanderos en las lagunas).

Museos ¹¹¹

Huancabamba tiene un museo arqueológico y un museo religioso dedicado a la Virgen del Carmen. El museo religioso Virgen del Carmen, inaugurado en julio 2011, ha tenido bastante acogida. En cuatro meses, más de 600 personas lo han visitado ya.

¹¹⁰ Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

¹¹¹ Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

Cuadro 1. 31. Museos de Huancabamba

Museo Municipal “Mario Polia Meconi”	Dirección: Calle Grau 126, 2do piso, Huancabamba Piura Horario de atención: a solicitar en la oficina del turismo situada en el terminal terrestre
Museo Religioso Virgen del Carmen	Dirección: Calle Grau 117, Huancabamba Piura Horario de atención: 9:00AM - 1:00PM 3:00PM - 5:30PM Lunes a viernes 9:00AM – 2:00PM Sábados 10:00AM – 2:00PM Domingos Precio: 2 Soles (adultos) 1 Sol (niños)

Fuente: Oficina del turismo de la provincia de Huancabamba

Huancabamba tiene la suerte de tener dos museos lo que permite conocer el patrimonio arqueológico local y religioso. Para los apasionados por la arqueología, el museo municipal “Mario Polia Meconi” tiene una colección de restos arqueológico pertenecientes a la cultura Huancapampa. Desgraciadamente, este museo no cuenta con un lugar, ni promoción adecuada.

El museo religioso “Virgen del Carmen” posee una infraestructura nueva y moderna y del servicio de un guía. La publicidad de este museo es una página en el Facebook y en internet. Dicho museo es muy visitado. La visita dura un aproximado de 30 minutos y el pago de ingreso es simbólico. Este museo es perfecto para los turistas que regresan de las Huarinas y deben esperar algunas horas antes de tomar el bus de retorno. Se debería poner algunos carteles en el terminal terrestre para informar al turista de la existencia de este museo.

¿Qué hacer?

- Colocar carteles en el terminal terrestre informando la existencia de los museos.

Producción local ¹¹²

Dentro de la población de Huancabamba existe un conocimiento básico sobre la elaboración de varios productos como la miel de Méjico, el queso, productos de artesanía y crianza de truchas. Gracias a un proyecto del Instituto de Montaña, el caserío de Quispe bajo tiene las instalaciones adecuadas para la producción y la comercialización de miel de Méjico. La miel de Méjico tiene propiedades medicinales y curativas, indicadas en casos de bronquitis, calambres y los resfríos. También, ayuda a reconstruir la flora intestinal y fortifica el calcio en los huesos. La recién creada empresa “Empresa Productora Bio-comercializadora de miel de Méjico o Mishquipenca”, produce en Huancabamba y comercializa en Huancabamba y otras ciudades como Piura, Chiclayo o Lima y hasta el Ecuador. Actualmente, esta empresa se ubica, a tres horas de camino desde Huancabamba o una hora y cuarenta minutos en auto para luego caminar 30 min. El caserío de Quispe bajo y su empresa de producción de miel será pronto beneficiado con la construcción de una nueva carretera de integración en los tramos (Laumache – Quispe) lo que constituye un beneficio para la promoción de la miel de Méjico, dado que esta vía de integración permitirá llegar en corto tiempo.

La producción de queso es una producción familiar destinado para consumo privado, venta local o para llevarlo a otros lugares. Lo mismo sucede con la producción de artesanía. El caserío de Pulún, situado a 10 minutos de Sapalache, posee una piscigranja de producción de truchas durante todo el año. Su comercialización es local y es posible degustar una trucha en los restaurantes del Carmen de la Frontera.

La construcción de la planta de producción de miel de Méjico forma parte de un proyecto turístico desarrollado por el Instituto de Montaña. Esta empresa de producción se perfila como una actividad turística y de comercialización dado su cercanía a Huancabamba. Además, por sus propiedades medicinales, la miel de Méjico podría interesar a muchos turistas que visitan la provincia de Huancabamba por motivos de salud. La posibilidad de organizar visitas de la planta de producción debería ser coordinada con los miembros de la empresa y el Instituto de Montaña. La creación de asociaciones de productores y la

¹¹² Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

construcción de instalaciones similares para la producción de queso y de productos de artesanía podría ser un motivo de visita turística. Podría organizarse tours, teniendo como objetivo descubrir el conocimiento local. El desarrollo de un proyecto de esta naturaleza, debe ser coherente con la estrategia de desarrollo del turismo provincial. También se tiene que evaluar si existe un interés del turista para este tipo de turismo.

¿Qué hacer?

- Estudiar la posibilidad de organizar visitas teniendo como objetivo conocer la elaboración de productos locales como la miel de Méjico, el queso, productos de artesanía o crianza de truchas.

Fauna y flora ¹¹³

La provincia de Huancabamba tiene un relieve topográfico muy accidentado con diferentes pisos ecológicos que albergan una gran diversidad de fauna y de flora. La provincia de Huancabamba alberga una gran diversidad de fauna y de flora que, si se valoriza, podría ser un motivo de turismo en la provincia. Por ejemplo, asociaciones de botanistas para estudiar las plantas en su ambiente natural.

¿Qué hacer?

- Averiguar la posibilidad de desarrollar el turismo acerca de la diversidad de fauna y flora de la región.

1.15.5. Análisis del turismo y recomendaciones¹¹⁴

Para mejorar el turismo en la provincia de Huancabamba, partiendo de un análisis de la situación actual, las encuestas realizadas a los turistas por Cooper Acción, acerca de los hospedajes, restaurantes y empresas de transporte nos han permitido identificar algunos temas que necesitan ser mejorados.

¹¹³ Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

¹¹⁴ La Torre Alvarado R. (2011). Huancabamba 2011, pp 171.

¿Así tenemos, a la pregunta “cómo se puede mejorar el turismo en Huancabamba?”.

La mayoría de los encuestados respondió, mejorando de la carretera entre Canchaque y Huancabamba. Los turistas tienen miedo de tomar esta carretera lo que disminuye la afluencia de visitantes. La construcción de una nueva carretera permitirá más seguridad, un acceso más rápido a Huancabamba y así aumentará el número de turistas. Una segunda preocupación en la que coinciden hospedajes y restaurantes es la necesidad de erradicar los enganchadores. Los enganchadores son “gente sin escrúpulos coludida con falsos curanderos que lucran a costa de la necesidad y la falta de información de los visitantes”. Estos enganchadores abordan a los turistas en el terminal terrestre de Huancabamba y de Piura; les llevan a ciertos curanderos con el fin de recibir una comisión.

Eso perjudica el turismo de varias maneras. El turista es llevado directamente a la casa del curandero sin tener el tiempo suficiente para informarse sobre las posibilidades de alojamiento y alimentación en Huancabamba y sobre todo sin brindarles la posibilidad de elegir entre uno y otro curandero. “Enganchado”, el turista se ve limitado de desarrollar una estadía placentera en Huancabamba. Este problema resulta por una falta de orden en el terminal terrestre, pero, sobre todo, falta de información al turista. Según la encuesta realizadas a los turistas, recibir más información sobre las posibilidades de turismo es justamente la primera medida que se tiene tomar para mejorar el turismo en la provincia de Huancabamba. Para solucionar el problema de los enganchadores y responder al pedido de los turistas se deben tomar varias medidas, tales como la firma de un convenio entre la municipalidad de Huancabamba por medio de la oficina de turismo, la dirección del terminal terrestre, las empresas de transporte y la policía lo que permitiría poner orden en dentro y fuera del terminal terrestre. Sobre todo, el turista debe estar bien informado para poder elegir de manera independiente.

Aquí son algunas sugerencias para informar el turista:

Distribución de folletos en los buses de Piura a Huancabamba para advertir a los turistas sobre la existencia de los enganchadores; como los volantes distribuidos en los buses hasta el año 2009.

- Difusión de un video de promoción de los sitios turísticos de la provincia de Huancabamba en los buses viajando de Piura a Huancabamba.
- Contratar orientadores para informar el turista a su llegada en el terminal terrestre de Huancabamba.
- Informar al turista sobre la localización de la oficina de turismo, el horario de atención y la información que podrá encontrar.
- Elaboración de una lista de curanderos reconocidos por la asociación de los curanderos. La lista debe tener suficientes características para que el turista pueda elegir el maestro curandero que le conviene. La lista debe ser accesible en la oficina de turismo, el terminal terrestre y en la página web de la municipalidad.
- Elaborar una guía para el turista con los servicios a su disposición, los lugares turísticos y las informaciones prácticas para acceder a estos sitios.
- Elaborar una lista de las personas acreditadas como guía turística. La lista debe ser accesible en la oficina de turismo, el terminal terrestre, los hospedajes, los restaurantes y en la página web de la municipalidad.
- Elaborar una lista completa de los hospedajes y restaurantes. La lista debe ser accesible en la oficina de turismo, el terminal terrestre y en la página web de la municipalidad.
- Colgar un mapa tipo A0 (1,20m por 0,80m) con la localización de los hospedajes, restaurantes y paraderos de Huancabamba. El mapa debe ser accesible en la oficina de turismo, el terminal terrestre, la plaza de armas y en la página web de la municipalidad.
- Colgar un cartel informando el turista sobre los museos de Huancabamba. La lista debe ser accesible en la oficina de turismo y en el terminal terrestre.

La oficina de turismo debe ser el punto central donde el turista encuentre la información necesaria. El personal de esta oficina debe ser capacitado para que el turista se sienta bien acogido. También se debería capacitar el personal de los hospedajes y restaurantes por ser lugares de información donde el turista va permanecer. Estos establecimientos deberían disponer de material de información folletos, libros guías, carteles, fotos y videos. Huancabamba no tiene personas reconocidas como guías turísticas. Se debería capacitar y acreditar las personas interesadas para orientar al turista.

¿Qué hacer?

- Contratar orientadores para informar a los turistas sobre los sitios turísticos en el terminal terrestre, capacitar el personal de la oficina de turismo, los hospedajes y los restaurantes para que el turista se siente acogido.
- Difundir más informaciones sobre el turismo de la provincia de Huancabamba en los sitios contando con más afluencia de turistas (oficina de turismo, terminal terrestre, hospedajes y restaurantes) y en la página web de la municipalidad.
- Capacitar y acreditar guías turísticas.

Oficina de turismo de Huancabamba¹¹⁵

La oficina de turismo es el centro principal de información para el turista y por esta razón debe tener la mejor información turística con la mejor atención. La ubicación y horas de apertura debe ser facilitada por medios de carteles difundidas en el terminal terrestre. Los sitios con mayor afluencia de turistas como los hospedajes y restaurantes deben también manejar esta información para orientar a los turistas a la oficina de turismo.

Para ayudar al turista fuera de las horas de apertura de la oficina se tiene que colgar informaciones generales sobre las lagunas, hospedajes y restaurantes fuera de la oficina de

¹¹⁵ Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

turismo. Las informaciones básicas deberían ser traducidas en inglés para ayudar a los turistas extranjeros.

¿Qué hacer?

- Hacer más difusión sobre la ubicación y las horas de apertura de la oficina de turismo, colgar las informaciones turísticas básicas fuera de la oficina de turismo y traducir las informaciones turísticas básicas en inglés.

Cuadro 1. 32. Recursos turísticos de la provincia de Huancabamba

RECURSOS TURISTICOS DE LA PROVINCIA DE HUANCABAMBA				
DISTRITO	LUGAR	NOMBRE DEL RECURSO	PRINCIPAL ATRACTIVO	CONSERVACION
SONDOR				
Cementerio pre-inca	Maraypampa	Arqueológico	Arquitectura	Regular
Ciudadela de Huamichina	Cerro Huamichina	Arqueológico	Arquitectura	Malo
Valle de los infiernos	Agupampa	Paisaje	Naturaleza	Bueno
Lagunas encantadas de la viuda	Tailin	Lagunas	Naturaleza	Bueno
Las cataratas del Sitán	Curlata	Paisaje	Naturaleza	
SONDORILLO				
Templo de los jaguares	Mitupampa	Arqueológico	Arquitectura	Regular
Ruinas del cerro Paraton	Paraton	Arqueológico	Arquitectura	Malo
Ruinas de ovegerias	Ovegerias	Arqueológico	Arquitectura	Malo
Los andenes de Huarmaca	Cerro de Huamanquirea	Arqueológico	Arquitectura	Malo
Ruinas de Bisuso	Cerro parguyúc	Arqueológico	Arquitectura	Malo
Ruinas de Succhurán	Succhurán	Arqueológico	Arquitectura	Regular
Cerro de la M.	Huarmaca	Paisaje	Naturaleza	Malo
Cascada de la novia de velo blanco	Qda. el alamo	Paisaje	Naturaleza	Regular
Laguna verde	Sumuche	Paisaje	Naturaleza	Bueno

Fuente: Oficina de Turismo – Municipalidad Provincial de Huancabamba

Cuadro 1. 33. Recursos turísticos de la provincia de Huancabamba

RECURSOS TURISTICOS DE LA PROVINCIA DE HUANCABAMBA

DISTRITO	LUGAR	NOMBRE DEL RECURSO	PRINCIPAL ATRACTIVO	CONSERVACION
HUANCABAMBA				
Ciudadela de Caxas	Chulucanas bajo	Arqueológico	Arquitectura	Regular
Andenerías de Pasapampa	Pasapampa	Arqueológico	Arquitectura	Regular
Baños del inca	Chulucanas bajo y Quinoa	Arqueológico	Arquitectura	Regular
Ruinas de Huancacarpa alto	Huancacarpa alto	Arqueológico	Arquitectura	Malo
Los peroles de Cascapampa	Cascapampa	Paisaje	Naturaleza	Bueno
CARMEN DE LA FRONTERA				
Las Huaringas	Sapalache	Lagunas	Naturaleza	Bueno
Cascada de chorro blanco	Sapalache	Paisaje	Naturaleza	Bueno
CANCHAQUE				
Los peroles	Canchaque	Paisaje	Naturaleza	Bueno

Fuente: Oficina de Turismo – Municipalidad Provincial de Huancabamba

1.16. IDENTIDAD CULTURAL**1.16.1. Tradiciones y costumbres¹¹⁶**

Vestimenta: El poncho y el Anaco

La vestimenta típica de Huancabamba ha ido desapareciendo a causa de la socialización, y la prenda que perdura es el poncho, tejido de lana de oveja confeccionado en telar de cintura y de variados colores considerando el caserío de procedencia; el poncho canchaqueño es el más resaltante.

¹¹⁶ Oficina de Turismo – Municipalidad Provincial de Huancabamba

El distrito de Sondorillo, es el lugar donde los pobladores conservan fielmente su estilo de vestimenta de origen Tallán, que consiste en el anaco y una túnica de lana color negro, camisa de algodón, de colores vivos y que contrastan con el anaco; una faja de dos metros que ciñe el anaco llamada chusma; el rebozo es una capa de lana del mismo color que la camisa, la lleva de diversos modos; el capuz es una pañoleta que cubre la cabeza; se complementa esta vestimenta con collares de fuertes colores y chaquiras, los pendientes (aretes) de oro o latón; un prendedor con flecos que adornan el pecho, y las ojotas (yanques) que son sandalias generalmente hechas de caucho o cuero.

1.16.1.1. Matrimonio y familia¹¹⁷

Las familias tienen un promedio de cuatro hijos. Se considera al padre como el cabeza de familia; y la madre se ocupa, por lo general, de las tareas domésticas. Cada vez es mayor el número de mujeres que trabaja fuera de casa, especialmente en las áreas urbanas. Los hogares rurales tienen pocos adelantos modernos.

Los hombres suelen casarse cerca de los 30 años y las mujeres algo después de los 20 años. En las áreas rurales, los matrimonios generalmente son más tempranos.

La comida Entre los alimentos populares figura el arroz, el trigo, los frijoles, las habas, las alverjas, las papas, la yuca, el camote, la carne, el pescado; y una gran variedad de frutas como la naranja, lima, limón dulce, membrillo, manzana, chirimoya, capulí, tuna, papaya, plátano. Las sopas son comunes, y los vegetales se consumen en su estación, como el maíz en choclo, mote, winga, tamales y tortillas El cuy es un plato tradicional que se prepara principalmente frito, acompañado con papa y ají molido. El ceviche se prepara ya con pescado ya con carne de res. En las tierras altas se emplean en muchos platos las patatas, las ocas, el olluco, las cebollas y el ajo.

Como bebidas se estila la chicha de maíz y los jugos de fruta. Para los brindis se prepara el rompo o la diamantina.

¹¹⁷ Oficina de Turismo – Municipalidad Provincial de Huancabamba

1.16.1.2. Fiestas ¹¹⁸

Las fiestas que reúnen a los pobladores de Huancabamba son: el día de Año Nuevo (1 de enero), el día de la Creación política de la Provincia (14 de enero), la Semana Santa (desde el Jueves Santo hasta el Domingo de Resurrección), el día del trabajo (1 de mayo), el Día del Campesino (24 de junio), el día de la Virgen del Carmen (16 de julio), el Día de la Independencia (28 de julio), el día de Todos los Santos (1 de noviembre), y el día de Navidad (25 de diciembre). Las fiestas distritales honran, también, a los santos patronos del lugar.

1.1.16.3. Artesanías ¹¹⁹

La alfarería de tipo utilitario es practicada especialmente en los distritos de Sondorillo y Huarmaca, y en menor grado en Sándor, con objetos que se trabajan en barro, dando como resultado ollas, olletas, mocahuas, tiestos, y otras vasijas para la cocina, que son muy usados en los hogares campesinos de la provincia. Con este mismo material confeccionan tejas para el techado de las casas.

La Textilería con técnicas heredadas de la época incaica; empleando el “telar de cintura” (cungalpo) en todos los distritos, las tejedoras confeccionan ponchos, anacos, alforjas, mantas, jergas, fajas, y hasta mochilas. Muchos campesinos son diestros en el tejido de sombreros de paja; en la urdimbre de sogas de cabuya y de cuero.

En Herrería todavía se producen objetos para la agricultura como palanas y lampas, barretas y barretillas, puntas para los arados, hoces para la siega de hierbas y arbustos; usando técnicas que provienen de la época colonial.

En cuanto a Talabartería, que son los talleres artesanales donde se preparan las guarniciones para caballería, debido al aumento paulatino de trochas carrozables hacia los caseríos más distantes y por ende hoy en día los campesinos se trasladan en vehículos motorizados, esta actividad está decayendo, y apenas algunas familias conservan este oficio para producir sillas de montar con sus respectivas bridas y estribos de cuero.

¹¹⁸ Oficina de Turismo – Municipalidad Provincial de Huancabamba

¹¹⁹ Oficina de Turismo – Municipalidad Provincial de Huancabamba

La Panadería se considera aún un trabajo artesanal pues el proceso de elaboración del pan es completamente manual durante la mezcla, batido, amasado, configuración, y el hornado mismo del pan; siendo los hornos de adobe especial y con base de ladrillo o piedra plana, adquiriendo la forma de un iglú, al cual se le agrega leña de faique para el hornado. Otras ocupaciones artesanales, que poco a poco están desapareciendo en la provincia, son las de Joyería y la Platería.

1.17. ARTE POPULAR¹²⁰

Semana jubilar de Huancabamba. Se ha escogido los días del 12 al 19 de julio como “La Semana Jubilar y Turística de Huancabamba en honor a la Santísima Virgen del Carmen”, cuyo día central es el 16, para la realización de actividades religiosas, cívicas, culturales, sociales, deportivas y turísticas, en la que participan todos los distritos de la Provincia y delegaciones de Huancabambinos residentes en otros lugares; actividades que coordinadamente el Concejo Provincial y la Parroquia de Huancabamba programan con otras instituciones dando lugar a ferias comerciales, agropecuarias y artesanales a fin de que sean del agrado de los residentes y los visitantes, de los fieles y los turistas que tienen la oportunidad de contactarse con el espíritu católico del pueblo, con las procesiones de la Virgen a los barrios acompañadas con la tradicional Danza de los Diablicos.

Veneración de imágenes en la Iglesia matriz de Huancabamba son muy veneradas dos imágenes; la de la Virgen del Carmen y del Apóstol San Pedro, a las cuales los pobladores de Huancabamba les guardan mucho fervor y en cuya procesión se ejecuta la danza de los Diablicos con recorridos a los distintos barrios de la ciudad entre los días 16 al 19 de julio (día central de la Virgen del Carmen), ocasionando una feria comercial y turística, con actividades religiosas, cívicas y culturales en la región pertenecientes a la Semana Jubilar de Huancabamba.

¹²⁰ Oficina de Turismo – Municipalidad Provincial de Huancabamba

1.18. JUEGOS TRADICIONALES

1.18.1. Piedra Papel Y Tijera ¹²¹

Se colocan en coro los participantes y dicen: "Piedra, papel o tijera. Uno, dos, tres" Y sacan cada uno como lo quiera. La piedra gana a la tijera, la tijera al papel y el papel a la piedra.

1.18.2. Los Encantados

Uno o una "se la quedaba", y así como en otros juegos se echaba a suertes, en este lo más corriente era aquello de "el último que llegue se la queda": todos salíamos corriendo y quien llegase el último a la puerta de la escuela, la de abajo o a la puerta del huerto del pórtico era quien se la quedaba.

El juego consistía en que el que se la quedaba tocaba a alguien este debía quedarse parado, "encantado" hasta que otro jugador lo volviese a tocar y lo desencantase. El que se la quedaba tenía que atender a dos frentes: por una parte, tenía que seguir encantando a los demás y por otra, tenía que cuidar de que no le desencantasen a nadie. Labor difícil. El juego terminaba cuando todos los jugadores estaban encantados, pero eso no ocurría nunca.

1.18.3 Canicas ¹²²

Se hacía un hoyo en el suelo y se lanzaban las canicas con el dedo corazón desde un lugar acordado intentando meterlas en el agujero. El que lo conseguía se quedaba con las canicas de los demás. Se jugaba durante todo el año.

¹²¹ Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

¹²² Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

1.18.4. El Trompo ¹²³

Se trata de una peonza de madera maciza con una punta de hierro en el extremo más delgado, que es por donde gira en el suelo. Nosotros sustituíamos la punta que traían los trompos por puntas de las que se usaban para poner las herraduras a los caballos, que eran más grandes y producían más "pupa" a los trompos de los otros jugadores.

Para poder hacerlas bailar se necesitaba un cordel de entre 50 y 75 cm de largo, deshilachado por un extremo y con una chapa de refresco, una peseta atravesada o dos reales de agujero (en nuestros tiempos) y anudada por el otro lado a fin de poder sujetar bien el cordel a la hora de hacer girar al trompo. También puede valer un lazo para poder meter el dedo corazón y sujetar la cuerda.

Para hacer bailar el trompo, se sujetaba el cordel por su parte deshilachada con la mano que queda libre al dar el tirón brusco del cordel. Con la otra mano se va liando el cordel, empezando por la punta del trompo (o "pico") y subiendo hacia la parte más ancha del mismo (o "coronilla"), hasta que se termina de liar el cordel. Luego se sujeta el cordel metiendo la chapa por detrás del dedo índice y corazón para sujetarlo bien. El trompo se sujeta por el "pico" con el dedo pulgar y por la "coronilla" con los dedos índice y corazón. Luego se lanza con fuerza contra el suelo, con el "pico" hacia arriba y se tira fuertemente, con un tirón brusco de la cuerda, para así darle mucha fuerza al giro del trompo.

1.18.5. Escondite ¹²⁴

Se echa a suertes quien se la queda. Pueden jugar muchos niños, pero tendremos cuidado de no alargar mucho el juego, porque puede resultar aburrido para los que se cogen primeros o se salvan primeros. Una forma de acortarlo es dar un tiempo para que la mano termine, por ejemplo, diez minutos. Si al cabo de la misma no están todos cogidos o salvados, se la queda el primero que fue cogido. Si antes de que terminen los diez minutos algún

¹²³ Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

¹²⁴ Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

jugador salva a todos sus compañeros, el juego vuelve a comenzar y se la queda el mismo jugador que la llevaba.

"El que la lleva" se coloca sobre un lugar determinado, que se llama casa (banco, árbol, esquina, piedra, farola, papelera, etc), con los ojos tapados y contará hasta 50 (el número a contar dependerá de la edad de los jugadores; también se puede hacer recitando el abecedario). Mientras este jugador cuenta, el resto de los jugadores correrán, por separado, a esconderse lo mejor que puedan y sepan, para que el que la lleva no los vea.

1.18.6. Carrera De Parejas¹²⁵

Se forman tantas parejas como se puedan entre los jugadores. Una vez formadas las parejas, se atan con un cordel, a la altura del tobillo, el pie izquierdo de un jugador con el pie derecho de la pareja.

Se trata de una carrera a una distancia marcada. Tendremos una línea de salida y una línea de llegada. Algún jugador se quedará sin jugar (se turnarán en este puesto), para poder dar la salida y controlar la llegada.

A la señal de salida, las parejas correrán desde la línea de salida hasta la línea de llegada. Para avanzar deberán ponerse de acuerdo para avanzar juntas las dos piernas atadas y poder así avanzar. Este juego es muy divertido y se juega en muchas fiestas populares, pero para poder ganar tendremos que tener buen ritmo.

1.18.7. La Gallina Ciega¹²⁶

Para este juego hace falta un grupo de niños, mínimo cuatro, y un pañuelo. A continuación, de entre el grupo elegimos a un niño que se tendrá que tapar los ojos con el

¹²⁵ Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

¹²⁶ Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

pañuelo y finalmente le darán vueltas cantando la siguiente canción: "Gallinita ciega que se te ha perdido una aguja y un dedal.

1.18.8. Saltar A La Comba¹²⁷

Saltar a la comba, o salto con cuerda, es una actividad practicada como juego infantil y como ejercicio físico, El uso de las cuerdas para saltar ha sido tradicionalmente uno de los juegos favoritos de los niños.

1.18.9. Juego De La Teja o Mundo¹²⁸

Juego de la teja: se dibujan ocho cuadros en el suelo que son estos 1, 2, y 3, estos van verticales, el 4, y el 5, van encima y son horizontales, el 6 va por encima del 4, y el 5. El 7, y el 8, van encima del 6. Se juega con un trozo de teja, se empieza por el 1, se pone la teja y se da un salto a la pata coja hasta el 2, y el 3; en el 4, y el 5, se pone un pie en cada uno; en el 6 de nuevo, tendremos que ir a la pata coja. En el 7 y el 8, se ponen los pies igual que en el 4, y el 5. Se da la vuelta y se siguen los 8, cuadros hasta el cuadro 1, que es donde está la teja, se le da con el pie y se saca fuera, teniendo cuidado para que no pisar la raya con el pie o con la teja, ya que, si se pisa se pierde el juego y le toca jugar a otro. Si no pierde se tira la teja al 2, se siguen los mismos pasos que hicimos cuando tiramos al 1, y se sigue hasta terminar los 8 cuadros.

1.19. CONTAMINACIÓN AMBIENTAL

1.19.1. Contaminación del agua ¹²⁹

La contaminación del agua se da a través de los ríos donde algunos pobladores arrojan la basura en éste, contaminando no solo el agua sino también el aire y el suelo

¹²⁷ Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

¹²⁸ Diagnóstico del turismo en la provincia de Huancabamba (2011). CooperAccion y la Municipalidad Provincial de Huancabamba

¹²⁹ Oficina de Turismo – Municipalidad Provincial de Huancabamba

Se han implementado servicios de agua y desagüe tomando medidas preventivas para la no contaminación del río Huancabamba.

1.19.2. Contaminación del suelo¹³⁰

Por escasa capacitación de los agricultores estos han hecho uso y abuso de los abonos químicos incrementando el deterioro del medio ambiente y causando daño a las especies tanto vegetales como animales.

1.19.3. Contaminación con residuos sólidos¹³¹

La población participa en asambleas que son convocadas por las diferentes autoridades de los caseríos, participan en trabajos comunales (Limpieza de acequias, canales, limpieza de trochas carrozables, caminos, e incluso la limpieza de las lagunas, etc.) y en las organizaciones de base (Rondas campesinas, clubes deportivos, etc.).

1.19.4. Problemática ambiental de la ciudad de Huancabamba¹³²

- Contaminación del río Huancabamba por aguas servidas.
- Deforestación.
- Escasa capacitación a agricultores, quienes usan y abusan de los abonos químicos incrementando el deterioro del medio ambiente y causando daño a las especies tanto vegetales como animales.
- Falta de tratamiento de los desechos sólidos, que se depositan en lugares inapropiados.
- Falta de interés por la producción ecológica: uso de abonos orgánicos.

¹³⁰ Oficina de Turismo – Municipalidad Provincial de Huancabamba

¹³¹ Oficina de Turismo – Municipalidad Provincial de Huancabamba

¹³² Tocto Prado, M. A. (2016). tesis hotel ecoturístico de apoyo al fortalecimiento y preservación del turismo esotérico en las lagunas de las huarinas, Huancabamba”

- Ausencia de letrinas y saneamiento ambiental en todos los caseríos, lo que conduce a que la población adquiera enfermedades diarreicas.
- Quema de especies silvestres en los cerros por la errónea idea de que atraerá la lluvia en época de sequía.
- Deforestación, tala indiscriminada de los recursos forestales.

1.20. PELIGROS, VULNERABILIDADES, RIESGOS AMBIENTALES Y URBANOS.

1.20.1. Caracterización físico-geográfica¹³³

1.20.1.1. Aspecto geológico: Geología regional y local¹³⁴

La zona correspondiente al Valle del río Huancabamba presenta rocas del Paleozoico Inferior; Terciario inferior, medio y superior; y materiales poco consolidados del cuaternario. El Paleozoico está constituido por dos secuencias epimetamórficas Hercinianas: en la base el Grupo Sales constituido por alternancia de esquistos, filitas y cuarcitas; en la parte superior la Formación Río Seco constituida predominantemente por cuarcítica.

En marcada discordancia angular sobre terrenos paleozoicos, afloran las formaciones terciarias constituidas por los volcánicos Llama, Porculla y Shimbe; caracterizadas por ser de tipo tobáceo los primeros y lávico el tercero. La Formación Huancabamba está compuesta por depósitos lagunares Plio- Pleistocénicos, que cubren a los anteriores en discordancia angular y erosional. Los depósitos Cuaternarios están representados por una amplia gama de tipos de suelos, los cuales, a pesar de la heterogeneidad y diversidad litológica aparente, tienen una misma particularidad en su composición, predominan material de fragmentos de rocas, con relleno preferentemente arcilloso (arenas arcillosas y arcillas arenosas).

¹³³ Moreano S. (1994) Universidad Nacional de Piura

¹³⁴ Moreano S. (1994) Universidad Nacional de Piura

1.20.1.2. Geología Estructural ¹³⁵

La ciudad de Huancabamba en el aspecto de geología estructural, presenta dos deformaciones: La Herciniana y la Andina. Deformación herciniana; Fase a la cual se le atribuye las estructuras predominantemente plegadas, las cuales se caracterizan por ser pliegues de plano axial inclinados y asociados a microestructuras, tales como microplegamientos, alineaciones, etc. Fase Tardiherciniana: Se manifiesta principalmente por el fracturamiento de los esquistos y cuarcitas Paleozoicas, a esta fase se le atribuye el fallido en Bloques que delineó a las Cordilleras Occidental y Sallique. Deformación Andina; La tectónica andina, afecta a la secuencia Volcánica Terciaria y se caracteriza por ser del tipo frágil; es decir de fallido y fracturación en bloques, los mismos que afectan a estructuras antiguas del Paleozoico

1.20.1.3. Geología Zonal

El valle del Río Huancabamba está ubicado en un graben o cubeta sedimentaria, desarrollada por fallamiento gravitacional sobre formaciones Paleozoicas y Terciarias de tipo metamórfico y volcánicas, correspondientes al Grupo Salas y Formación Río Seco; en cuanto a rocas metamórficas Paleozoicas y principalmente a rocas volcánicas del terciario pertenecientes al Volcánico Llama se caracterizan por presentar litología andesítica, riódacítica y en menor proporción dacítica; intercalados con tufos volcánicos de igual naturaleza los cuales presentan buzamientos hacia el valle de Huancabamba. Los depósitos Cuaternarios de tipo aluvial, proluvial y deluvial rellenan las depresiones y conforman las terrazas anegadizas, presentando una morfología ondulada, típica de cuerpos deslizantes con una dirección NE a SO; la naturaleza de los materiales cuaternarios está representado por terrenos arcillosos.

De los procesos físico - geológicos contemporáneos de geodinámica externa, la mayor actividad corresponde a los procesos de meteorización y descarga, desmoronamiento y colapso de las rocas y los fenómenos de deslizamientos. Los deslizamientos tanto en las rocas como en los depósitos cuaternarios se encuentran ampliamente extendidos, hacia la

¹³⁵ Moreano S. (1994) Universidad Nacional de Piura

margen izquierda del río Huancabamba, en áreas adyacentes a la calle El Puente, del trazo de la carretera.

La zona se caracteriza por presentar una configuración topográfica, en general ondulada. Los fenómenos indicados obedecen a procesos de geodinámica externa, generados por factores tectónicos é hidrológicos.

En el área se observan los siguientes fenómenos geológicos:

- Deslizamiento escalonado rotacional hacia la Quebrada Lungulo, afectando a las viviendas del sector El Altillo, Barrio La Laguna, Jr. Cajamarca, Campo Deportivo El Maracaná, Sector del Mercado, etc.; su desplazamiento con dirección al río genera fuentes de aguas de infiltración que debilitan el comportamiento geomecánico de los materiales, afectando a las construcciones y al sistema de agua potable y alcantarillado

1.20.1.4. Aspecto geomorfológico¹³⁶

El reconocimiento de las características geomorfológicas, nos permite hacer un diagnóstico de los diferentes problemas de geodinámica externa que pueden afectar a la ciudad de Huancabamba. La actual ciudad de Huancabamba, geomorfológicamente, está constituida por las denominadas montañas de altitud de media a alta, las cuales se encuentran entre los 1,800 a 2,500 m.s.n.m. y que corresponden a las Cordilleras Oriental (Sallique) y Occidental de los Andes del Perú, siendo su principal valle el río Huancabamba. La parte baja del flanco izquierdo del valle del Huancabamba, presenta un valle de tipo subsecuente, con características de un estado juvenil avanzado.

En la zona se observa los siguientes rasgos geomorfológicos que, de acuerdo a los estudios de campo, se han establecido las principales unidades geomorfológicas en el siguiente orden de importancia:

¹³⁶ Moreano S. (1994) Universidad Nacional de Piura

- Cordillera Occidental: Esta unidad geomorfológica se encuentra ubicada en la margen derecha del río Huancabamba, geológicamente es un edificio tectónico que corresponde a la faja de mayor deformación de los Andes Peruanos; desde el punto de vista de la predominancia de rasgos geomórficos locales, se subdivide en: zona de montañas altas y zona de montañas intermedias a bajas.

Zona de Montañas Altas: Que se caracterizan porque estas cadenas de cerros, se encuentran alineados en dirección SO-NE, y están comprendidas entre los 3,500 a 2,500 m.s.n.m., y se destacan por estar asociadas en su mayor parte a los volcánicos del terciario medio- superior, denominado Volcánico Porcuya, y presenta zonas de grandes pendientes, así como afloramientos de rocas que le dan un aspecto de farallones empinados, asimismo, presenta zonas con abundante vegetación, especialmente hacia las zonas de quebradas que nacen en el divortium acuarium que divide las aguas del Pacífico con las de la hoya del Atlántico y presenta pendientes que alcanzan en algunos casos a la vertical; destacando los cerros Saquir, Collona, Huayllunga y Negro, por citar los más importantes, y en las cuales se observan las mejores posibilidades de identificar los materiales volcánicos de interés práctico.¹³⁷

Zona de Montañas Intermedias a Bajas: Que se caracterizan por presentar pendientes más moderadas que las del anterior rasgo geomorfológico y presentan zonas de mejores posibilidades para la agricultura; sin embargo, sus quebradas presentan abundante vegetación natural; disminuyendo conforme las cotas bajan y sus cauces por lo tanto se amplían, las que finalmente llegan como tributarios al río Huancabamba. Esta unidad geomorfológica, está asociada mayormente a la presencia de rocas volcánicas del denominado Volcánico Llama, el cual se emplaza en una gran extensión. La pendiente de los cerros es de moderada a empinada, siendo sensiblemente horizontal en las partes bajas, y es por esta razón que es muy utilizada para las labores agrícolas. Destacan entre los cerros principales los siguientes Olmito, Cajas, Guitilingún, etc. Esta zona, está comprendida entre los 2,500 m.s.n.m. y el cauce del río Huancabamba.¹³⁸

¹³⁷ Moreano S. (1994) Universidad Nacional de Piura

¹³⁸ Moreano S. (1994) Universidad Nacional de Piura

- **Valle de Huancabamba:** El valle del río Huancabamba es de tipo glacial, nace en las alturas, en la unión de las Cordilleras Occidental y Sallique, en la laguna Shimbe, laguna del tipo probablemente glacial, por la presencia de morrenas en las cotas más altas.

El río Huancabamba en su recorrido, atraviesa rocas mayormente volcánicas, pertenecientes al Volcánico Llama, sin embargo los depósitos de cauce del mismo se componen de bloques, cantos y arenas de naturaleza metamórfica, volcánica, y en menor proporción sedimentarios; destacando entre los primeros esquistos y cuarcitas, y entre los segundos riolitas, dacitas y riodacitas, así como andesitas probablemente provenientes de la desintegración de los volcánicos Shimbe o diques que atraviesan los materiales paleozoicos.

- **Cordillera de Sallique:** Es el alineamiento montañoso ubicado en la margen izquierda del río Huancabamba, está constituido por rocas paleozoicas y volcánicas del denominado Volcánico Llama. Hacia el extremo Sur-Este del área de estudio, se presenta una apófisis del intrusivo granítico de Shumaya. En ésta unidad de rocas volcánicas afloran a una cota máxima aproximada de 3.200 m.s.n.m., y generalmente en el extremo norte del área de investigación; se trata de una cadena de montañas de similares características geomorfológicas de la occidental; sin embargo se debe hacer notar que los escarpados y pendientes fuertes se encuentran asociados a rocas cuarcíticas de la Formación Río Seco y las pendientes moderadas a la presencia del Volcánico Llama; asimismo, se aprecia la existencia de numerosos conos volcánicos extinguidos y erosionados en un alineamiento N-S, así como la presencia de domos volcánicos, destacándose entre éstos últimos el principal domo muy cercana a la ciudad de Huancabamba, que es el mismo Cerro Colorado, el cual se encuentra en la margen izquierda del río Huancabamba.

1.20.1.5. Aspecto fisiográfico ¹³⁹

La ciudad de Huancabamba presenta un relieve topográfico relativamente ondulado, con depresiones pequeñas en el casco urbano y grandes elevaciones (Cerros Colorado y Guitilingún), en las que afloran rocas de naturaleza volcánica.

El curso fluvial principal corresponde al río Huancabamba.

¹³⁹ Estudio de Suelos – Facultad de Ingeniería de Minas – Universidad Nacional de Piura – Julio 2000.

El sistema de drenaje dominante es del tipo dendrítico, condicionado por la relativa abundancia de depósitos arcillosos, los que cubren depósitos de rocas sedimentarias tipo argilitas intercaladas con areniscas y gravas consolidadas, de la edad del Plio Pleistoceno y que corresponden a la formación Huancabamba y rocas volcánicas tipo andesitas, riolitas y brechas de edad terciaria de las formaciones Porculla y Llama.

1.20.1.6. Aspecto hidrogeológico ¹⁴⁰

El elemento hidrográfico principal es el río Huancabamba que tiene su nacimiento en la Laguna del Shimbe, discurriendo entre las Cordilleras Occidental y Sallique, en un recorrido longitudinal de Dirección N-S con afluentes a ambos márgenes a lo largo de su recorrido.

Entre las principales quebradas que vierten sus aguas al río Huancabamba tenemos: Sapalache, Laumache, Angostura, Lungulo, Cajas, Chantaco, Capsol, Huaricanchi y otras que presentan volúmenes menores.

1.20.2 Evaluación de peligros ¹⁴¹

La evaluación de peligros identifica la probable ubicación y severidad de fenómenos naturales que podrían afectar a la ciudad y las áreas de expansión previstas, así como la probabilidad de que ocurran en un tiempo y espacio dados.

Estos fenómenos son de dos tipos: de Geodinámica Interna y Geodinámica Externa.

1.20.2.1. Geodinámica interna¹⁴²

Las fuerzas del interior de la tierra a causa del movimiento de la corteza se manifiestan a través de fenómenos como movimientos sísmicos, actividad volcánica y formación de las cordilleras. Todos ellos determinan la geodinámica interna.

¹⁴⁰ Moreano S. (1994) Universidad Nacional de Piura

¹⁴¹ Estudio de Suelos – Facultad de Ingeniería de Minas – Universidad Nacional de Piura – Julio 2000.

¹⁴² Estudio de Suelos – Facultad de Ingeniería de Minas – Universidad Nacional de Piura – Julio 2000.

Sismicidad:¹⁴³

El sector de Huancabamba, geológicamente es integrante de la deflexión de Huancabamba, se caracteriza por su actividad Neotectónica intensa, caracterizada por la presencia de estructuras plegadas y graben informes de carácter regional, que abarca hasta el valle del río Huancabamba, además de las dos Cordilleras que la flanquean.

De acuerdo al Mapa de Zonificación sísmica para el territorio peruano (D. Huaco y Chávez, 1977), el área se encuentra ubicada en la Zona III, cuyas características son:

- Sismos de Magnitud 7 (escala de Richter)
- Hipocentros de profundidad intermedia y de intensidad entre VIII y IX.

El mayor peligro sísmico de la región está representado por cuatro tipos de efectos, siguiendo el posible orden (Kusin, 1978):

- Temblores Superficiales debajo del océano Pacífico al Oeste del área de estudio.
- Terremotos profundos con hipocentro debajo de la zona de estudio.
- Terremotos superficiales locales relacionados con la fractura del plano Oriental de la Cordillera de los Andes Occidentales.
- Terremotos superficiales locales, relacionados con la falla de Huancabamba de actividad Neo tectónica.

La ciudad de Huancabamba ha sido afectada por movimientos sísmicos de intervalos no periódicos, de los sismos ocurridos en el área de estudio se tiene conocimiento de los siguientes:

- En 1912 sismo de 6.5 grados.

¹⁴³ Estudio de Suelos – Facultad de Ingeniería de Minas – Universidad Nacional de Piura – Julio 2000.

- En 1928 sismo de 7 grados.
- En 1937 sismo de 6 grados en la escala de Richter.

Estudios realizados por Grange et. (1978), revelaron que el buzamiento de la zona de Benioff para el Norte del Perú es por debajo de los 15°, lo que da lugar a que la actividad Neotectónica, como consecuencia directa del fenómeno de subducción de la Placa Oceánica debajo de la Placa Continental, sea menor con relación a la parte central y sur del Perú y por lo tanto la actividad sísmica y el riesgo sísmico también disminuyan considerablemente.

✓ **Geotecnia Local - Mecánica de Suelos** ¹⁴⁴

Permite analizar los esfuerzos y deformaciones del suelo, para determinar el comportamiento que tendrá ante la sollicitación de cargas estáticas y dinámicas. Para ello se analizan las características geotécnicas de los suelos para diversos sectores de la ciudad.

- **Sector Casco Urbano - Plaza de Armas:** ¹⁴⁵

Corresponde a una zona de relativa estabilidad por encontrarse en una planicie de parte elevada del cerro y está relacionada con un subsuelo de materiales semirocosos, especialmente hacia donde se ubica la Iglesia y la plaza principal. La cobertura de suelos corresponde a arcillas arenosas con inclusión de fragmentos de rocas que le da mayor estabilidad. La capacidad portante del suelo en este sector varía entre 2.45 y 3.15 Kg/cm², dependiendo del tipo específico de suelo y del diseño de la cimentación.

- **Sector El Altillo - La Laguna:**

En la parte alta de El Altillo, corresponde a una zona de inestabilidad y a partir del sismo de 1,970, se produjo el primer deslizamiento con un salto de aproximadamente 30 m. de altura y actualmente continúa con un lento deslizamiento debido a la lubricación originada por la infiltración de aguas que provienen de las precipitaciones pluviales, canales de regadío

¹⁴⁴ Estudio de Suelos – Facultad de Ingeniería de Minas – Universidad Nacional de Piura – Julio 2000.

¹⁴⁵ Estudio de Suelos – Facultad de Ingeniería de Minas – Universidad Nacional de Piura – Julio 2000.

y las aguas de las quebradas existentes en la parte alta. En los cortes que se observan en la zona de deslizamiento de dirección NO - SE, se han identificado debajo de la cobertura de suelos arcillosos, una alternancia de rocas sedimentarias tipo argilitas plásticas con areniscas y conglomerados de origen lagunar de 30 m. de espesor, que constituye un material mueble, debajo de las cuales subyace el macizo de rocas volcánicas.

En la parte baja denominada La Laguna corresponde a una zona de depresión y donde se acumula la masa de suelos arcillosos que se ha deslizado desde la parte alta, donde además se observan filtraciones de agua y sobresaturación de los suelos. Este sector presenta una capacidad portante entre 2.25 y 2.35 Kg/cm² dependiendo del tipo específico de suelo y del diseño de la cimentación.

- **Sector Terminal Terrestre - La Villa - Chorro Sucio:** ¹⁴⁶

En el sector del Terminal terrestre de Huancabamba se ha evidenciado deslizamiento de los materiales en dirección NO – SE, que corresponden a una zona de depresión donde se acumulan las aguas y existen suelos arcillosos inorgánicos de mediana a alta plasticidad, que ante la pérdida de humedad en periodos de secano e incremento de humedad por las lluvias y filtraciones se originan procesos de contracción y expansión de suelos que afectan a las estructuras, cimentación, losas y veredas. Hacia la zona de La Villa - Chorro Sucio, camino a Sapalache, se presenta mayor estabilidad de los terrenos, por no existir evidencias de deslizamiento y presentar suelos arcillo arenosos de baja a mediana plasticidad. La capacidad portante del suelo en este sector varía entre 2.32 y 2.73 kg/cm², dependiendo del tipo específico de suelo y del diseño de la cimentación.

- **Sector Malecón (Planta Eléctrica - Quebrada Lungulo):** ¹⁴⁷

En la parte de la margen izquierda del río Huancabamba y laderas, especialmente en las áreas adyacentes de la Av. Malecón, se observan suelos deluviales constituidos por fragmentos rocosos en una matriz de arenas arcillosas, poco compactas, que requieren muros de contención en los sectores de mayor pendiente y muros de protección para contener la

¹⁴⁶ Estudio de Suelos – Facultad de Ingeniería de Minas – Universidad Nacional de Piura – Julio 2000.

¹⁴⁷ Estudio de Suelos – Facultad de Ingeniería de Minas – Universidad Nacional de Piura – Julio 2000.

acción erosiva de las aguas del Río Huancabamba, especialmente hacia la intersección de la Quebrada Lungulo con el río. La capacidad portante del suelo en este sector varía entre 2.95 y 3.2 kg/cm².

- **Sector Castilla:** ¹⁴⁸

En el Sector de Castilla se han identificado suelos arcillosos de mediana plasticidad, alrededor del Hospital, Cementerio y Policlínico; los suelos de Arcillas arenosas con contenido de gravas angulosas y gravas arcillosas se encuentran en las zonas adyacentes al cerro Guitilingún, que son más estables para la cimentación de edificaciones y otras obras civiles. La capacidad portante en este sector varía entre 2.93 y 3.23 kg/cm², según el tipo de suelo y el diseño de cimentación adoptado.

- **Sector Quispampa:** ¹⁴⁹

La zona de Quispampa tiene una superficie relativamente plana, presenta algunas áreas con pequeñas elevaciones y depresiones que pueden cortarse y rellenarse con fines urbanísticos; los suelos corresponden a arcillas arenosas de baja a mediana plasticidad, medianamente compacta, considerándose como terrenos estables para la cimentación de viviendas y otras obras civiles. En la mayor parte del terreno existe una cobertura vegetal superficial de 0.20 m. a 0.30 m. de espesor que deberá cortarse antes de la ejecución de obras civiles; en las zonas depresivas se observan arcillas inorgánicas CH de mediana a alta plasticidad de color marrón oscuro, por lo que es necesario colocar material granular antes de la cimentación y antes de las losas del piso y veredas a fin de evitar que sean afectados por procesos de contracción y expansión de los suelos arcillosos.

En las zonas cercanas al cerro Guitilingún, se encuentran suelos de tipo gravas y fragmentos de rocas con matriz arcillo arenosa, GC de mediana plasticidad de color marrón oscuro, con bajos a moderados valores de hinchamiento y contracción de suelos, se les puede calificar como relativamente compactos, sin embargo, es necesario colocar material granular de menor espesor antes de la cimentación y antes de las losas del piso y veredas. La

¹⁴⁸ Estudio de Suelos – Facultad de Ingeniería de Minas – Universidad Nacional de Piura – Julio 2000.

¹⁴⁹ Estudio de Suelos – Facultad de Ingeniería de Minas – Universidad Nacional de Piura – Julio 2000.

capacidad portante en este sector varía entre 2.96 y 3.01 kg/cm², según el tipo de suelo y el diseño de cimentación adoptado.

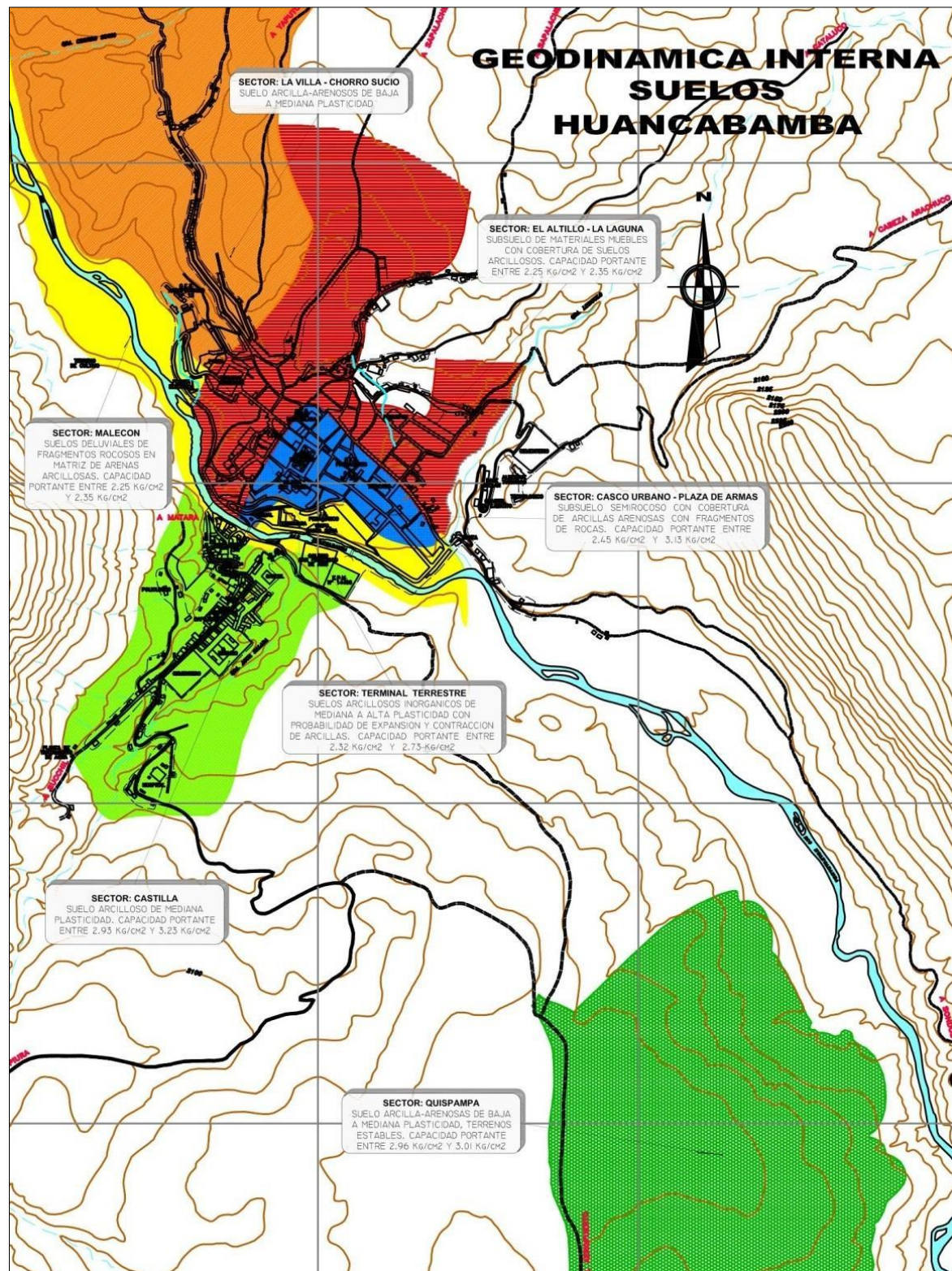


Figura 1. 47. Geodinámica interna de suelos-Huancabamba

Fuente: PROYECTO CEREN-PNUD (PER 98/018)

Programa De Ciudades Sostenibles – Primera Etapa Huancabamba

1.20.2.2. Geodinámica externa ¹⁵⁰

Es la evaluación de los efectos de las fuerzas naturales generadas por la transformación de la superficie terrestre a causa de la acción pluvial, acción marítima y acción eólica.

En la ciudad de Huancabamba la acción pluvial es el principal elemento que condiciona los peligros, e indirectamente condiciona parte de la geodinámica interna.

Los fenómenos que se presentan en la ciudad son los siguientes:

- Deslizamientos ¹⁵¹

A diferencia del simple análisis que puede hacerse sobre los pequeños deslizamientos originados por erosión superficial, socavación de ríos y cortes de ladera; los grandes deslizamientos requieren un programa de investigaciones que involucre distintas actividades con el objeto de identificar los principales factores que originan el deslizamiento, y determinar las características que tiene la masa en movimiento.

En el año 1928 como consecuencia de un sismo se originaron dos grietas que cruzan la ciudad hacia el río Huancabamba; en el año 1,947 el Dr. Leónidas Castro constata la existencia de un proceso de deslizamiento, el cual se iniciaba en el área rural y que afectaba al área urbana; en la década del 70 un estudio elaborado por el Ministerio de Energía y Minas (Fernando Perales Calderón), constató también que el fenómeno de la referencia se había incrementado afectando el área urbana de la ciudad y que ya no se trataba de un fenómeno de deslizamiento sino de un proceso de Reptación de Suelos.

- Reptación de Suelos ¹⁵²

Es el movimiento lento del suelo y/o de detritos rocosos cuesta abajo, por lo general no perceptible, que afecta la parte superficial de la ladera, la capa de suelo y en algunos casos

¹⁵⁰ Estudio de Suelos – Facultad de Ingeniería de Minas – Universidad Nacional de Piura – Julio 2000.

¹⁵¹ Estudio de Suelos – Facultad de Ingeniería de Minas – Universidad Nacional de Piura – Julio 2000.

¹⁵² Estudio de Suelos – Facultad de Ingeniería de Minas – Universidad Nacional de Piura – Julio 2000.

la parte superior de la roca alterada. En la ciudad de Huancabamba su ocurrencia está asociada a la actividad sísmica y a la infiltración de aguas.

El fenómeno de Reptación de Suelos (originalmente deslizamiento) adquirió mayores dimensiones debido a la infiltración de las aguas de regadío (canal de Nancho), y de la acción pluvial, por percolación o por infiltraciones a través de los agrietamientos, originándose un proceso de movimiento del suelo de manera casi imperceptible, se estima que en 43 años se ha presentado un desplazamiento de 15m., con un promedio de 0.35 m por año, como se puede observar entre las intersecciones de las calles Grau y Cajamarca.

La Plaza de Armas ha servido de contención a la masa en movimiento, originando una bifurcación de la misma hacia el río Huancabamba y hacia la quebrada Lungulo, siendo el sector más afectado el que se encuentra en el área de la bifurcación.

Agrietamientos ¹⁵³

Las causas que originan los agrietamientos están relacionadas a la actividad sísmica, sobresaturación de aguas y a la acción de la masa en movimiento (reptación de suelos).

La ciudad de Huancabamba está cruzada por dos masas reptantes, una con dirección Sur-oeste hacia el río Huancabamba, limitando el lado norte de la ciudad, y la otra con dirección Sur-este hacia la quebrada Lungulo, que limita el lado sur de la ciudad.

Además, se han identificado grietas en la Pampa de Santa Rosa, con dirección NS hacia la planta de Tratamiento de Agua Potable en el sector de Yaputo.

Derrumbes ¹⁵⁴

Este fenómeno está dado por movimientos y caída violenta de materiales rocosos de variables dimensiones, los factores que inician un derrumbe suelen estar relacionados a

¹⁵³ Estudio de Suelos – Facultad de Ingeniería de Minas – Universidad Nacional de Piura – Julio 2000.

¹⁵⁴ Estudio de Suelos – Facultad de Ingeniería de Minas – Universidad Nacional de Piura – Julio 2000.

movimientos sísmicos, erosiones, excavaciones y a la baja cohesión de los materiales que constituyen el suelo.

En la ciudad de Huancabamba este tipo de fenómeno se ha presentado en la parte alta del cerro Guitilingún, frente a la carretera de acceso a la ciudad, donde se aprecia muestras de un derrumbe antiguo.

El sector del Molino, flanco derecho del río Huancabamba se produjo un derrumbe que ocasiono el represamiento del río, ocasionando daños al puente antiguo, que se calló por presión de la masa reptante sobre el cerro Guitilingún.

Erosión ¹⁵⁵

Este fenómeno corresponde al desgaste y remoción de los terrenos ribereños por la acción directa de las aguas a lo largo de las márgenes del río.

El valle del río Huancabamba y sus afluentes están considerados como de alta montaña y como tales presentan erosión intensa y continua.

El régimen del río Huancabamba es permanente, está asociado y relacionado al fallamiento regional y por lo tanto afectado por la acción tectónica.

El régimen erosivo es poco significativo en cuanto al tiempo geológico, pero el encajonamiento y profundización del cauce pueden traer graves consecuencias, modificando el talud, reduciendo las cargas necesarias, lo que facilitaría el desarrollo de un deslizamiento.

¹⁵⁵ PROYECTO CEREN-PNUD (PER 98/18). Programa De Ciudades Sostenibles – Primera Etapa Huancabamba. Huancabamba.

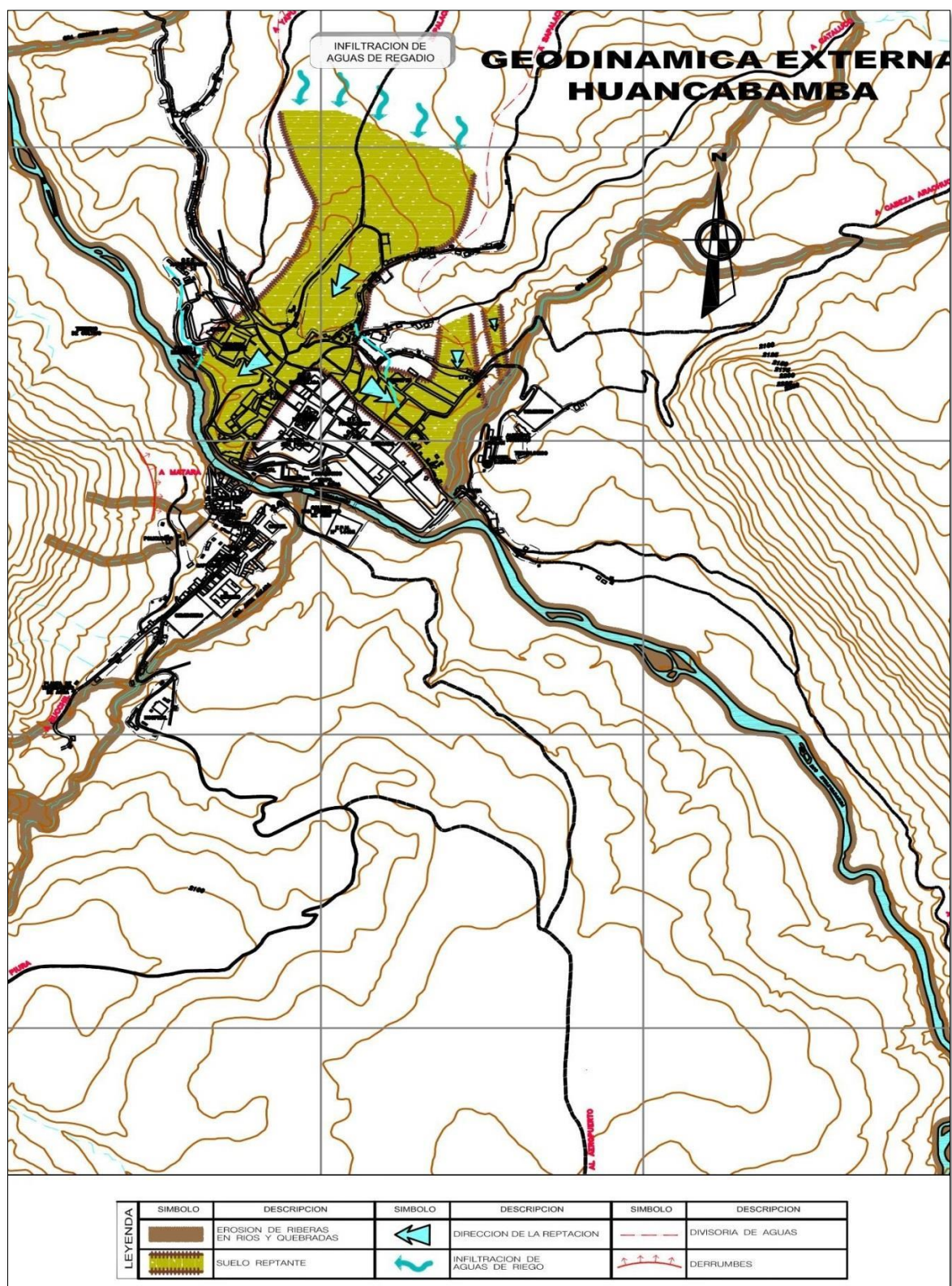


Figura 1. 48. Geodinámica externa de suelos-Huancabamba

Fuente: PROYECTO CEREN-PNUD (PER 98/018)

Programa De Ciudades Sostenibles – Primera Etapa Huancabamba

1.20.3. Mapa de peligros¹⁵⁶

El Mapa de Peligros es el resultado de la superposición de los mapas de Geodinámica Externa y Geodinámica Interna. En él se clasifica el territorio en cuatro niveles de peligro según la concurrencia (altamente peligroso, peligroso, peligro medio, peligro bajo), el tipo y la intensidad de los peligros identificados en la provincia que requieren de la atención de las autoridades para trabajar en la prevención de algún desastre que ocasione todo tipo de peligro para los pobladores.

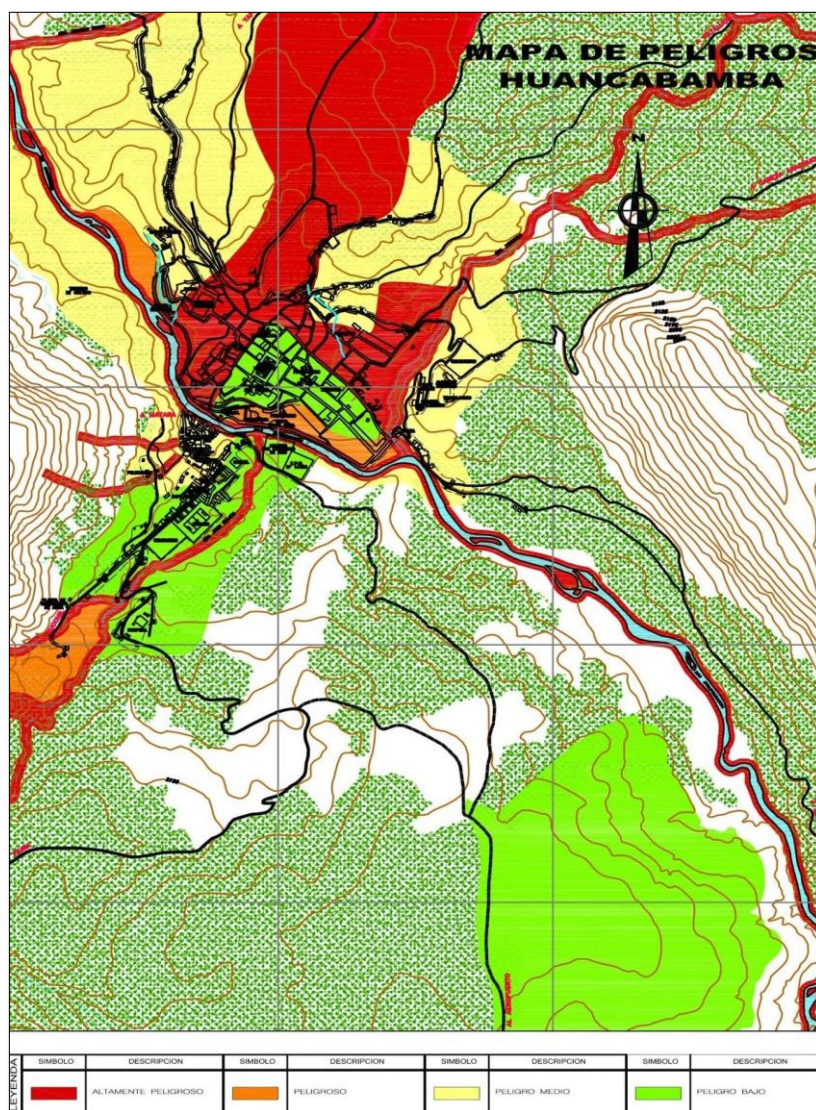


Figura 1. 49. Mapa de peligros Huancabamba

Fuente: PROYECTO CEREN-PNUD (PER 98/018)

Programa De Ciudades Sostenibles – Primera Etapa Huancabamba

¹⁵⁶ PROYECTO CEREN-PNUD (PER 98/18). Programa De Ciudades Sostenibles – Primera Etapa Huancabamba. Huancabamba.

1.20.4. Evaluación de vulnerabilidad¹⁵⁷

La evaluación de vulnerabilidad estima el grado de pérdida y daño que podrían producirse como efecto de la ocurrencia de un fenómeno natural de severidad dada en un determinado sector de la ciudad, y en qué medida se vería afectado el funcionamiento normal de la ciudad y la capacidad de ésta para atender las situaciones de emergencia que podrían producirse.

Para evaluar el grado de vulnerabilidad de la ciudad de Huancabamba frente a desastres naturales se analizarán los siguientes aspectos.

- Características físicas del asentamiento donde se estudiará la distribución espacial de la población, los niveles de concentración poblacional por asentamientos humanos o barrios y las características físicas de las edificaciones (materiales, alturas, etc.).
- Instalaciones Estratégicas, localización de infraestructura importante para el adecuado funcionamiento de los servicios de agua, desagüe y electricidad (redes, plantas de tratamiento, plantas de energía, etc.), servicios de emergencia como centros de salud, bomberos, comisarías, etc. y puntos importantes de acceso y transporte de la ciudad.
- Instalaciones de Producción Económica, localización de industrias, y zonas en las que se desarrolla la vida económica de la ciudad.
- Lugares de Concentración Pública, referidos a colegios, coliseos, iglesias y demás lugares donde exista una significativa concentración de personas en un momento dado.
- Patrimonio Cultural, referido a sitios arqueológicos, monumentos históricos, etc.

¹⁵⁷ PROYECTO CEREN-PNUD (PER 98/18). Programa De Ciudades Sostenibles – Primera Etapa Huancabamba. Huancabamba.

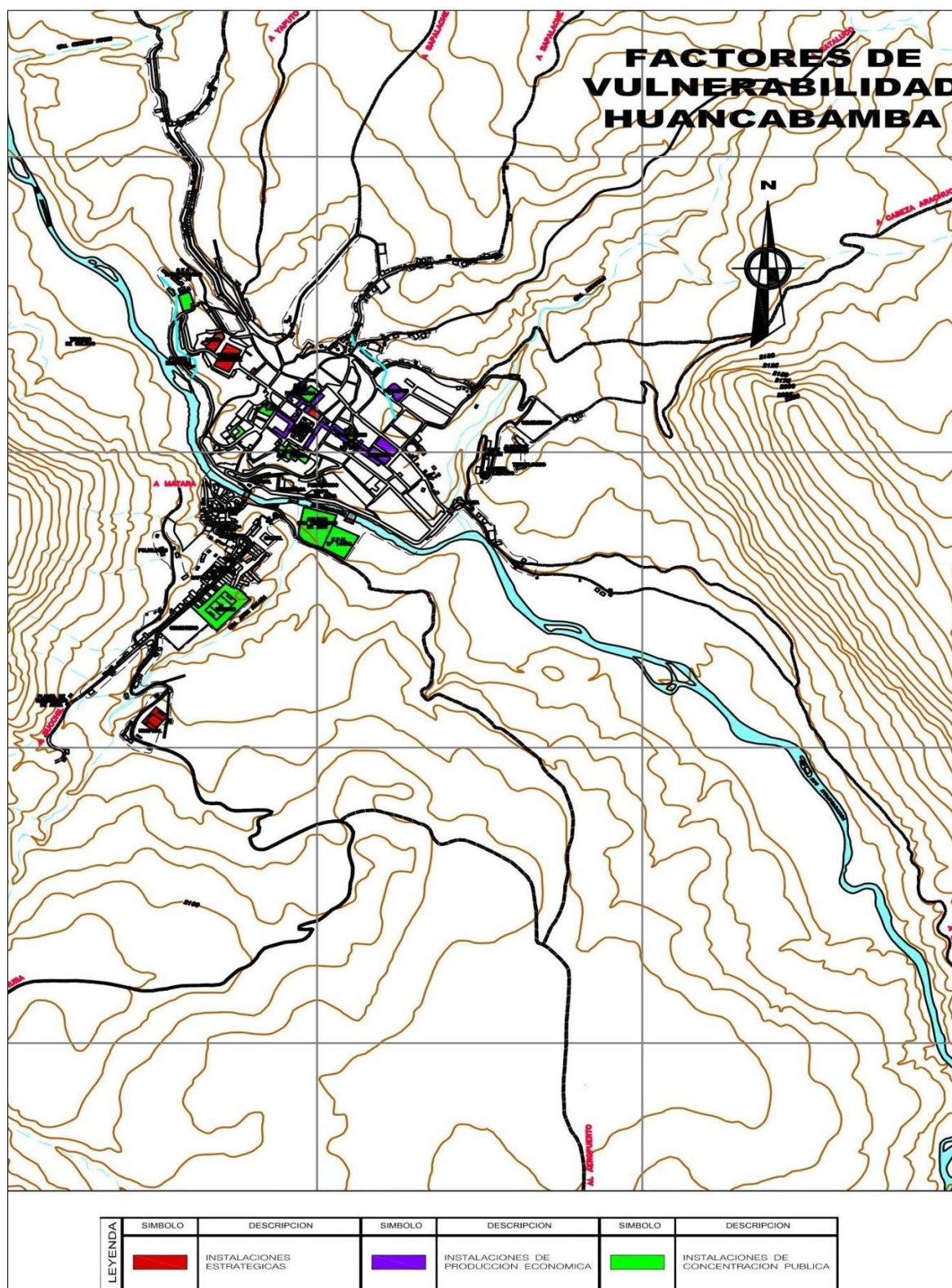


Figura 1. 50. Factores de Vulnerabilidad de Suelos de Huancabamba

Fuente: PROYECTO CEREN-PNUD (PER 98/018)

Programa De Ciudades Sostenibles – Primera Etapa Huancabamba

1.20.5. Características Físicas Del Asentamiento

1.20.5.1. Niveles de Concentración Poblacional¹⁵⁸

Actualmente la ciudad de Huancabamba tiene una población estimada de 6,830 habitantes. Esta población se encuentra asentada con diferentes niveles de concentración poblacional, siendo La Villa y La Laguna los barrios que presentan los más altos niveles de concentración. Por otro lado, los barrios o zonas con menor concentración poblacional son El Altillio y Ramón Castilla.

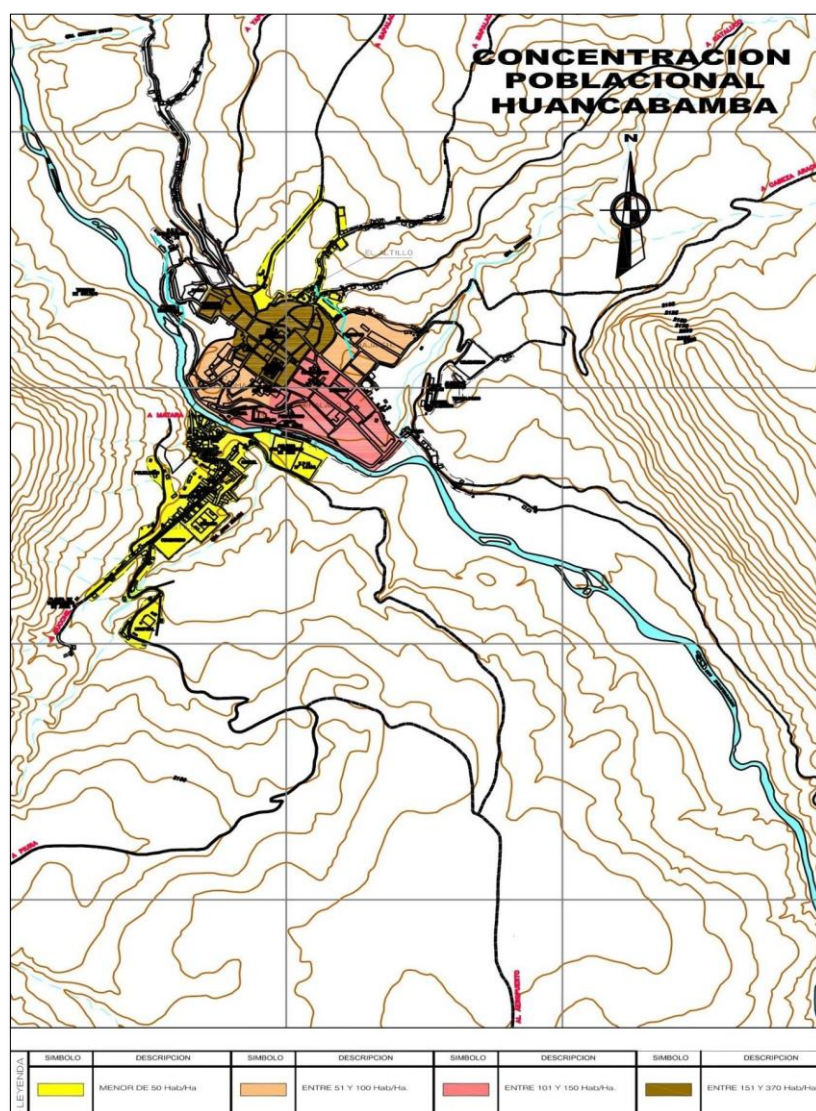


Figura 1. 51. Concentración Poblacional en Huancabamba

Fuente: PROYECTO CEREN-PNUD (PER 98/018)

Programa De Ciudades Sostenibles – Primera Etapa Huancabamba

¹⁵⁸ PROYECTO CEREN-PNUD (PER 98/18). Programa De Ciudades Sostenibles – Primera Etapa Huancabamba. Huancabamba.

1.20.5.2. Características de las Edificaciones¹⁵⁹

En la ciudad de Huancabamba puede distinguirse como material predominante en las paredes de las edificaciones el adobe, aunque en algunas edificaciones importantes predominan otros materiales más resistentes y por lo tanto menos vulnerables como el ladrillo y concreto.

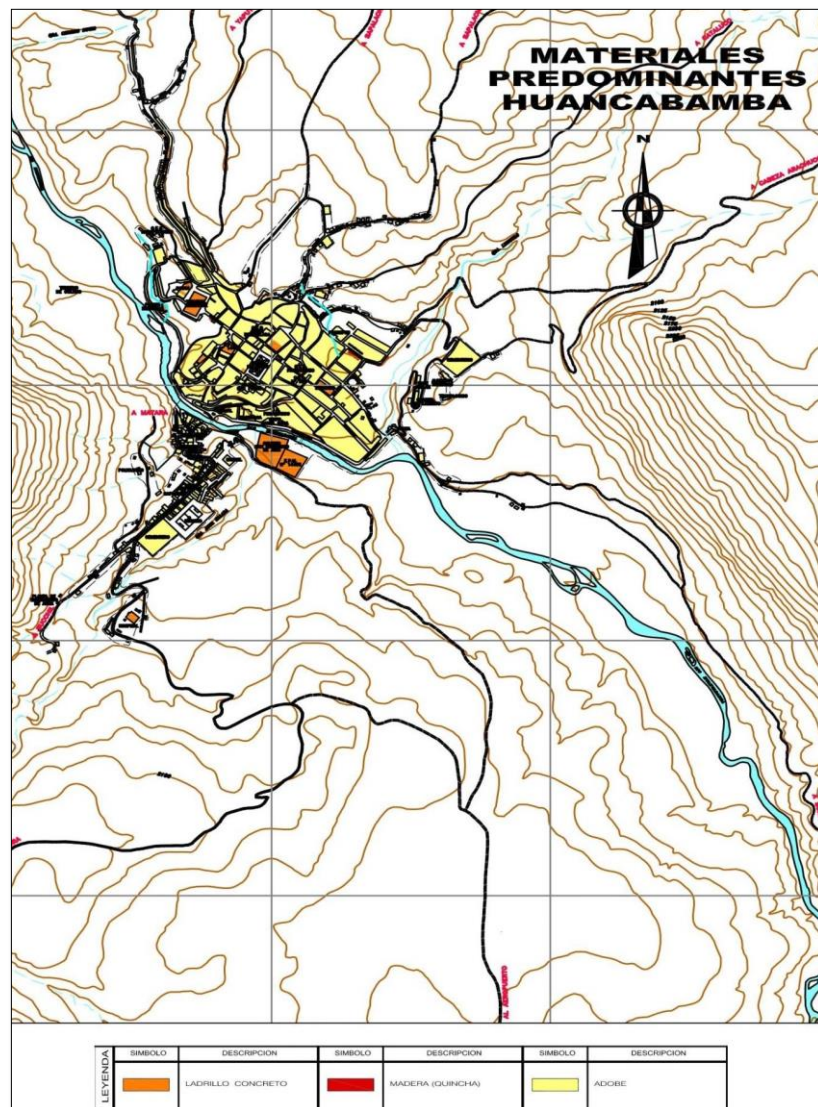


Figura 1. 52. Materiales predominantes en Huancabamba

Fuente: PROYECTO CEREN-PNUD (PER 98/018)

Programa De Ciudades Sostenibles – Primera Etapa Huancabamba

¹⁵⁹ PROYECTO CEREN-PNUD (PER 98/18). Programa De Ciudades Sostenibles – Primera Etapa Huancabamba. Huancabamba.

1.20.6. Instalaciones estratégicas

1.20.6.1. Redes de Agua Potable y Alcantarillado

Los peligros principales que amenazan las redes de servicios básicos provienen de los fenómenos de deslizamientos que se dan en el ámbito de estudio.

Las pérdidas estarían dadas por el desplazamiento de tramos de tuberías y ruptura de las mismas; erosión de las fundaciones de las tomas y compuertas de las lagunas y demás instalaciones; daños a los equipos de bombeo y contaminación del agua potable.

Por esta razón las zonas más vulnerables de la ciudad son por donde discurren las grietas o fallamientos entre las zonas estables y las zonas en las que se producen deslizamientos, siendo las más afectadas las conexiones entre las redes principales y secundarias y las viviendas.

1.20.6.2. Servicios de Emergencia

Dentro de los servicios de emergencia en Huancabamba se encuentran los Centros de Salud, el Hospital y la Comisaría. El local más afectado es la comisaría que se encuentra ubicado al Nor-oeste del terminal terrestre, justamente porque está sobre uno de los planos de deslizamiento de la ciudad, produciendo agrietamientos en la infraestructura del mismo. Los locales del Hospital y el Centro de Salud (en el sector de Ramón Castilla) se encuentran en buenas condiciones y no están amenazados por peligros de importancia.

1.20.6.3. Puntos Críticos de Acceso y Transporte

Dentro de estos puntos se encuentran los puentes que cruzan el río Huancabamba y las quebradas Lungulo, que integran a la ciudad con el resto de la provincia y del país. La vulnerabilidad de estos puntos se ha analizado teniendo en cuenta los materiales de construcción de los puentes y el estado de conservación.

Además, es importante señalar que el principal peligro a que están expuestos es la erosión de sus bases o puntos de apoyo en las riberas del río Huancabamba y la quebrada Lungulo. Teniendo en cuenta lo anteriormente descrito se ha clasificado cada puente o acceso con los siguientes grados de vulnerabilidad:

- Puente Huancabamba: Vulnerabilidad alta.
- Puente Peatonal Nuestra Sra. De las Mercedes: Vulnerabilidad media.
- Puente Prolongación Dos de Mayo: Vulnerabilidad media.
- Puente Salida a Antiguo Cementerio: Vulnerabilidad media.

El Terminal Terrestre de Huancabamba es una instalación importante de comunicación entre Huancabamba y el resto del país. De acuerdo a las características de su edificación (materiales nobles) se ha estimado un alto grado de vulnerabilidad debido a que se encuentran en los suelos reptantes que se dirigen hacia el río Huancabamba.

1.20.7. Lugares De Producción Económica

En Huancabamba no existen instalaciones de producción económica de gran envergadura. Sin embargo, se ha considerado dentro de éstas al Complejo Pesquero, que se encuentra en la zona denominada Jibaja Che y está construido de material noble y presenta serios problemas de agrietamientos en su infraestructura. En la actualidad se encuentra operativo y se ha incluido a los comerciantes de la calle 2 de mayo que han sido reubicados en este lugar, dejando libre la vía pública; y dado su alto grado de vulnerabilidad frente a la reptación de suelos no se recomienda su uso para fines de importancia para el adecuado funcionamiento de la ciudad. Además de este complejo, en Huancabamba es importante la zona comercial de la ciudad, en la medida que constituye una zona donde trabaja gran parte de la población urbana dedicada a servicios y actividades del sector terciario, y cualquier afectación significativa en ella, podría redundar negativamente en la economía de la ciudad. En esta zona predominan las edificaciones de tipo adobe, estimándose un grado de vulnerabilidad medio para toda esta zona.

1.20.8. Lugares de concentración publica

En la ciudad de Huancabamba existen 14 locales de educación de diferentes niveles: primaria, secundaria y técnica. Todos los locales de estos centros educativos son de material noble. Si bien es cierto que algunos de estos locales se encuentran asentados sobre suelos reptantes, no se encuentran afectadas por agrietamientos ni fallas en su estructura. Uno de los locales mejor adaptados a la reptación de suelos es el Colegio Juan Bautista para el cual se diseñó una cimentación especial que permite su desplazamiento juntamente con los suelos, sin que se produzcan afectaciones a la edificación. Los centros educativos que se encuentran en la zona reptante presentan un grado de vulnerabilidad media, y los demás tienen un grado de vulnerabilidad baja.

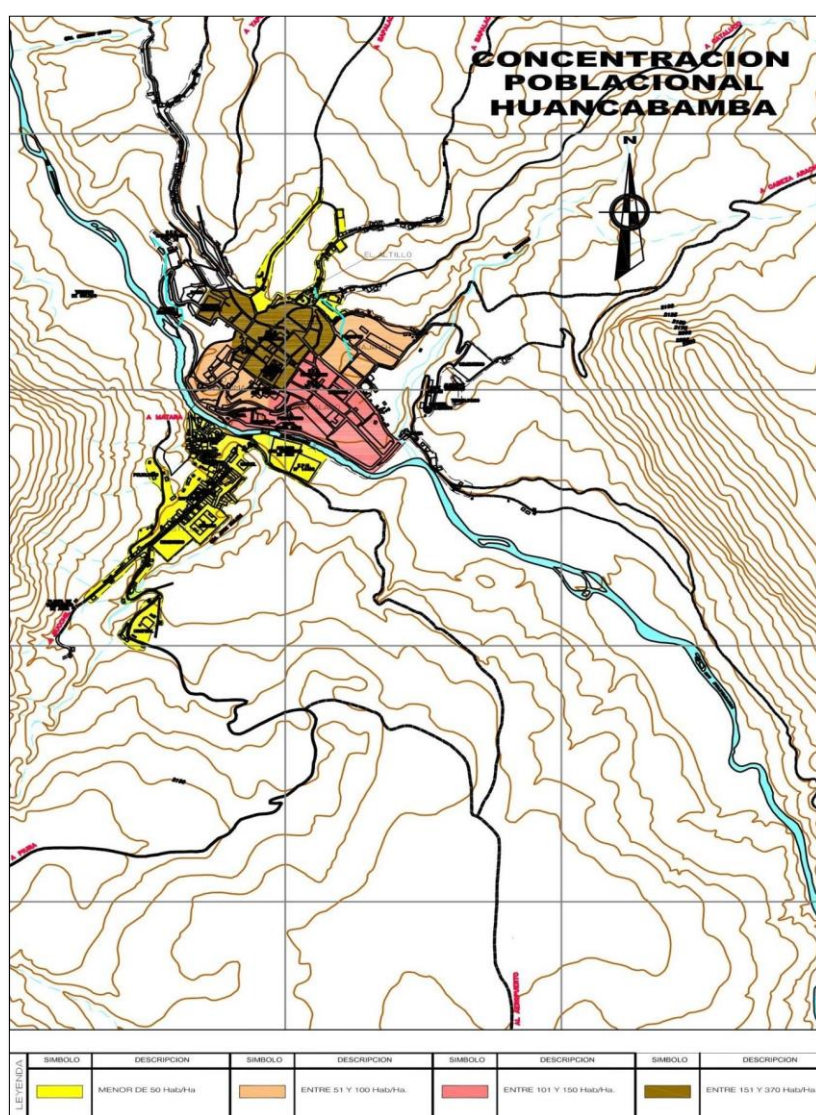


Figura 1. 53. Concentración Poblacional en Huancabamba

Fuente: PROYECTO CEREN-PNUD (PER 98/018)
Programa De Ciudades Sostenibles – Primera Etapa Huancabamba



Figura 1. 54. Lugar de concentración publica- Plaza de armas de Huancabamba

Fuente: Elaboración propia

1.20.9. Mapa Síntesis De Vulnerabilidad ¹⁶⁰

De la superposición gráfica de los planos de vulnerabilidad de los diferentes aspectos estudiados se obtiene el Mapa Síntesis de Vulnerabilidad. Como resultado de esta evaluación se ha determinado que las zonas que presentan la más alta vulnerabilidad en Huancabamba se localizan en el área central de la ciudad en el barrio La Villa, La Laguna, la calle Unión y parte del barrio Ramón Castilla. Esto se debe a la concentración poblacional (es parte de la zona más dura de la ciudad), la concentración de zonas comerciales y por los materiales de las edificaciones (mayormente adobe).

Las zonas de vulnerabilidad media se localizan alrededor del área central de la ciudad, y están conformadas por los barrios Jibaja Che, Chalaco y Alto de la Paloma. En estas áreas se estima un nivel de pérdida menor, que debido a las características físicas de su emplazamiento y a la menor concentración de población y de instalaciones estratégicas existentes. Además, se consideran zonas de vulnerabilidad media el Hospital el Policlínico, el Estadio y el Cementerio ubicados en el barrio Ramón Castilla. El resto de la ciudad

¹⁶⁰ PROYECTO CEREN-PNUD (PER 98/18). Programa De Ciudades Sostenibles – Primera Etapa Huancabamba. Huancabamba.

también es considerado de vulnerabilidad media, pues, a pesar de ser zonas menos consolidadas y menos densas, la predominancia del adobe como material de construcción no permite que se consideren como de baja vulnerabilidad.

El resto de la ciudad se ha identificado como de Baja Vulnerabilidad lo que no significa que puede sufrir daños ante la ocurrencia de un desastre.

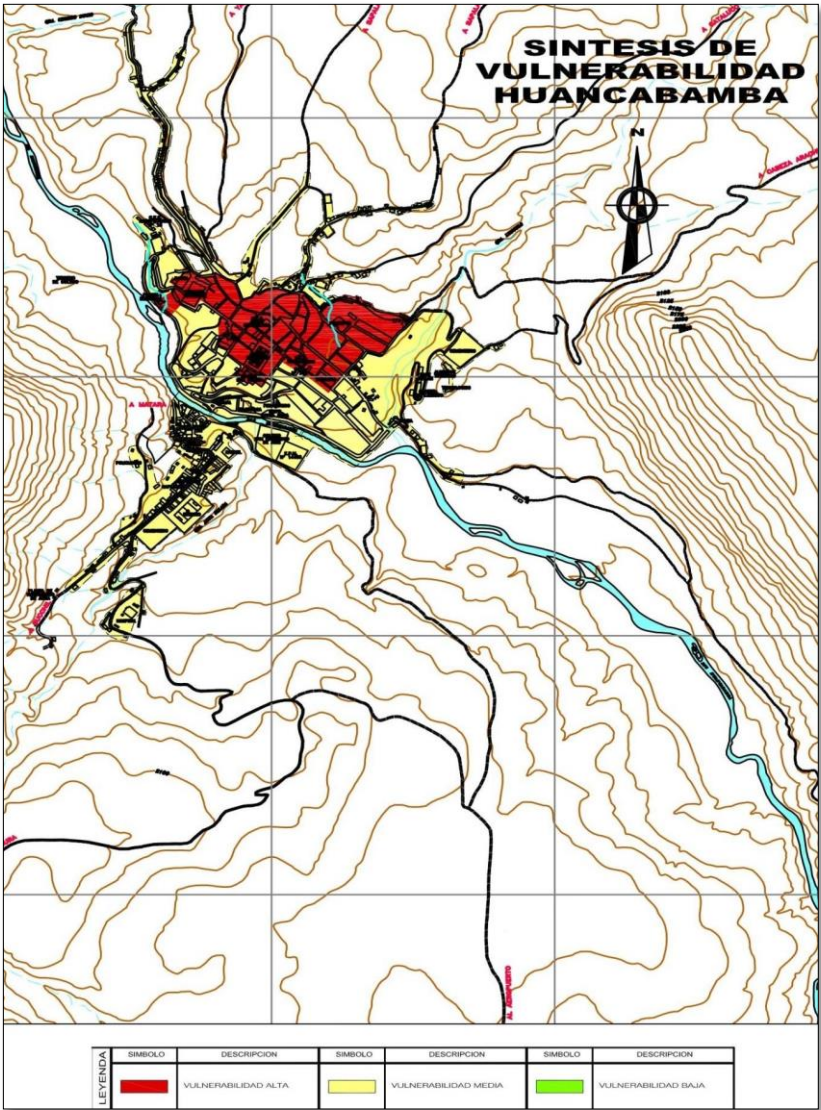


Figura 1. 55. Mapa síntesis Vulnerabilidad de Huancabamba
Fuente: PROYECTO CEREN-PNUD (PER 98/018)

1.20.10. Mapa De Riesgos

En este mapa se puede apreciar que las zonas de Alto Riesgo están conformadas por las zonas amenazadas por el fenómeno de reptación de suelos y que corresponden al barrio Jibaja Che, La Laguna, El Altillo, parte del Alto de la Paloma y La Villa.

Como zonas de riesgo Medio se encuentra el resto de la ciudad. Sin embargo, es importante señalar que parte del barrio Ramón Castilla (faldas del Cerro Guitiligún), que son terrenos de fuerte pendiente, se encuentra amenazado por derrumbe de rocas.

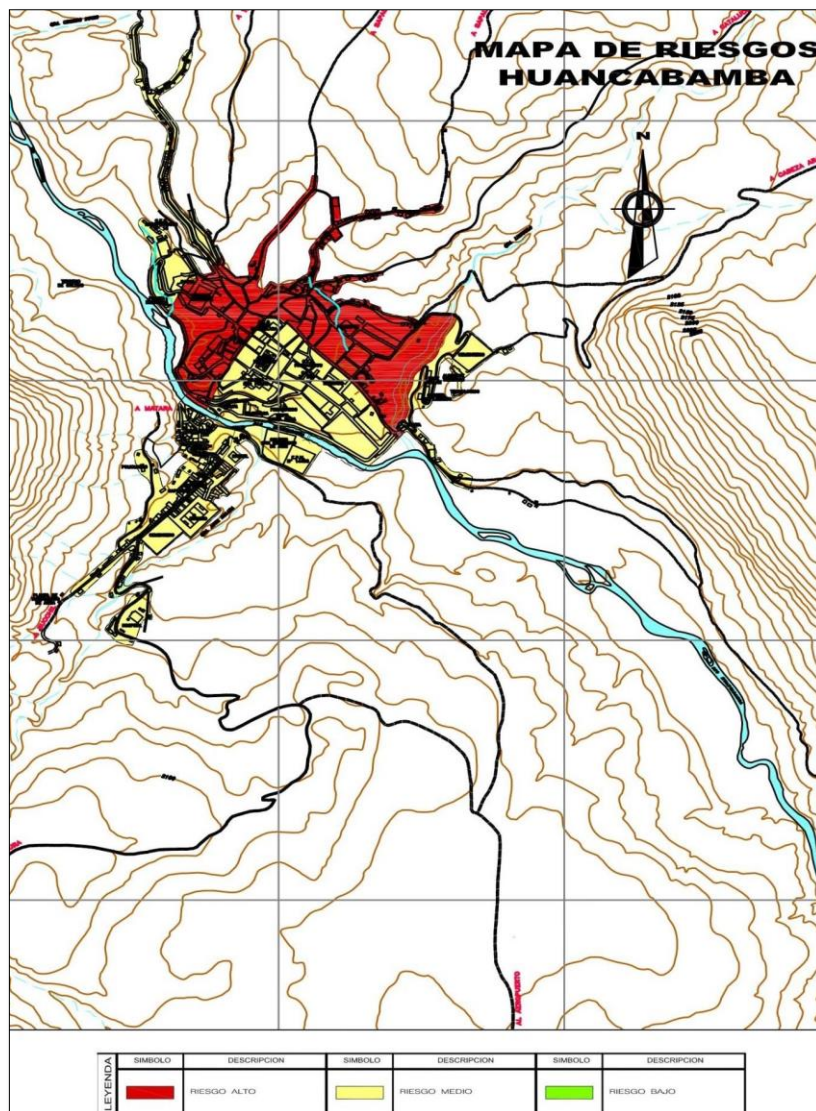


Figura 1. 56. Mapa de Riesgos de Huancabamba

Fuente: PROYECTO CEREN-PNUD (PER 98/018)
Programa De Ciudades Sostenibles – Primera Etapa Huancabamba

1.20.11. Identificación Y Caracterización De Sectores Críticos En La Ciudad¹⁶¹

Los sectores críticos corresponden a las zonas de riesgo alto y riesgo moderado identificadas en el mapa de riesgos de la ciudad de Huancabamba. Estas zonas corresponden a La Villa – Alto de la Paloma, El Altillo - La Laguna - Jibaja Che. y parte del barrio Ramón Castilla.

Estas zonas han sido estructuradas en Sectores Críticos, para un adecuado manejo de su problemática, tomando como criterio fundamental la naturaleza de los peligros y amenazas a los que están expuestas. Así se han identificado 03 Sectores Críticos en la Ciudad de Huancabamba, de los cuales dos sectores son considerados de alto riesgo y un sector presenta riesgo moderado:

1.20.11.1. Sector A: La Villa - Alto de la Paloma

Este sector se encuentra calificado como de Riesgo Alto. Comprende parte del Barrio La Villa, Alto de La Paloma hasta el límite con El Altillo y La Laguna. El principal peligro que amenaza a este sector es la reptación de suelos y la infiltración de aguas de regadío de las áreas agrícolas en las partes altas de la ciudad. En este sector la dirección de los suelos reptantes es hacia el río Huancabamba.

Tiene una extensión de 10.7 has y alberga una población de 750 habitantes aproximadamente que ocupan 150 viviendas aprox., lo que arroja una densidad bruta de 70 hab/Ha. En él se da predominantemente el uso residencial, siendo importante también la existencia de gran cantidad de áreas libres y de recreación. Las viviendas son predominantemente de adobe.

En este sector se encuentra el Terminal Terrestre de Huancabamba, la comisaria, la Posta Médica, así como dos centros educativos.

¹⁶¹ Estudio de Suelos – Facultad de Ingeniería de Minas – Universidad Nacional de Piura – Julio 2000.

1.20.11.2. Sector B: El Altillo - La Laguna - Jibaja CHe.

1.20.11.3. Sector C: Ramón Castilla

A diferencia de los sectores descritos anteriormente éste presenta un nivel de Riesgo Moderado. Se encuentra en las faldas del Cerro Guitiligún y la principal amenaza la constituyen los derrumbes de algún material suelto en las partes altas del cerro que pueden caer ante la ocurrencia de un sismo de envergadura.

Este sector tiene una extensión de 3.9 Ha. alberga una población aproximada de 180 habitantes que ocupan 36 viviendas, no existen instalaciones estratégicas para el funcionamiento de la ciudad, aunque es importante porque por este sector pasa la principal vía de acceso a la ciudad.

Las viviendas son predominantemente de adobe.

1.21. PERSPECTIVAS DE DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE HUANCABAMBA

Vista la problemática de la ciudad, desde el punto de vista de la seguridad física del asentamiento, se plantea para Huancabamba un Escenario Urbano Objetivo como una ciudad segura, con una racional ocupación del suelo, con una expansión urbana orientada hacia zonas seguras y con respeto al medio ambiente.

1.21.1 Programación del crecimiento urbano¹⁶²

Para programar el Crecimiento Urbano de la Ciudad de Huancabamba se debe tener en cuenta principalmente el incremento poblacional y el posible reasentamiento de la población que se encuentra ocupando zonas de Alto Riesgo y que podría ser absorbido en la ciudad por densificación de zonas poco consolidadas y/o por incremento de la superficie de la ciudad.

¹⁶² Gerencia de Infraestructura Rural y Urbana – Municipalidad Provincial de Huancabamba

En Huancabamba, la única zona segura, susceptible a densificación, es el barrio Ramón Castilla, pero dadas las actuales condiciones de ocupación y a la presencia de laderas de cerros a ambos lados del barrio, se optará por programar el crecimiento de la ciudad mediante la ocupación de nuevas áreas.

La demanda de áreas por incremento poblacional se calculará tomando como base lotes de 300 m², una composición familiar de 5 personas y un 60% de área residencial neta para las futuras habilitaciones, lo que significa una densidad bruta de 100 habitantes por hectárea. De esta manera al corto plazo, es decir al año 2002, se requerirían 1.23 Has, al mediano plazo (año 2005) serían necesarias 2.1 Has adicionales y para el largo plazo (año 2010) 4.77 Has más, haciendo un total de 8.1 Has.

Con respecto al requerimiento de áreas para el probable reasentamiento de la población que ocupa zonas de Alto Riesgo, (suelos reptantes) se tiene que al largo plazo se requerirían en total 25.0 hectáreas considerando una población de 2,500 habitantes, con una densidad de 100 hab./Ha. Esta población sería reasentada en el sector de Quispampa. (Tierras de la Comunidad de Quispampa) cuya superficie total es de 106 Has aproximadamente. Actualmente en este sector se está elaborando un proyecto de habilitación urbana de 23.15 Has; este proyecto está dirigido principalmente para los miembros de la comunidad de Quispampa, quedando 82.91 Has aproximadamente libres para absorber a la población a ser reasentada.

1.21.2. Plan de usos de suelo¹⁶³

El Plan de Usos del Suelo constituye un instrumento de Gestión Local, orientador del crecimiento y desarrollo urbano de la ciudad sobre zonas aptas y seguras. De esta manera la Municipalidad Provincial de Huancabamba debe asumir la responsabilidad de su implementación y aplicación.

¹⁶³ PROYECTO CEREN-PNUD (PER 98/018) Programa De Ciudades Sostenibles – Primera Etapa Huancabamba

Objetivos del plan de usos de suelo

Los objetivos del Plan de Usos del Suelo son los siguientes:

- Definición del suelo urbano, urbanizable y no urbanizable en el ámbito de aplicación del presente estudio.
- Orientación del uso y ocupación del suelo urbano y urbanizable; de modo de utilizar convenientemente los recursos físicos y ambientales del territorio urbano, y servir de base territorial de referencia para el Plan de Mitigación ante Desastres.
- Promoción de la localización de las actividades económicas e instalaciones estratégicas en las áreas de menor peligro y riesgo de la ciudad.
- Regulación del uso adecuado de edificaciones y sistemas constructivos en las áreas de alto riesgo, identificando las posibilidades de ocupación determinadas para cada uso.

Clasificación del suelo por condiciones generales de uso.

El presente Plan de Usos del Suelo clasifica al suelo según sus condiciones generales de uso: Suelo Urbano, Urbanizable y No Urbanizable.

1.21.2.1. Suelo urbano ¹⁶⁴

Constituyen Suelo Urbano, las áreas actualmente ocupadas por usos, actividades o instalaciones urbanas. Las áreas actualmente ocupadas pueden estar dotadas de obras de habilitación urbana conforme al Reglamento Nacional de Edificaciones – RNE, en virtud de las cuales existen o son factibles las edificaciones, usos o actividades urbanas. Se incluye igualmente dentro de esta clasificación a las islas rústicas, que son tierras sin ocupación ni habilitación urbana, con una extensión no mayor a 2 has, las cuales se encuentran rodeadas

¹⁶⁴ PROYECTO CEREN-PNUD (PER 98/018) Programa De Ciudades Sostenibles – Primera Etapa Huancabamba

en todos sus frentes por tierras habilitadas, u ocupadas como urbanas, pudiendo en plazos perentorios ser sometidas a acciones de habilitación urbana conforme al R.N.E.

Los predios rústicos cuyos 2/3 de superficie se encuentren contruidos, se consideran urbanos. Sin embargo, la declaración de su consolidación urbana, legal y física, depende de las acciones concurrentes para su adecuación legal y urbanística a las normas vigentes.

Considerando las evaluaciones de peligro, vulnerabilidad y riesgo en la Ciudad de Huancabamba, para fines del presente estudio el Suelo Urbano se subdivide de la siguiente manera:

Suelo urbano apto: Son las áreas urbanas actualmente ocupadas y que constituyen zonas seguras frente a desastres naturales. En esta clase de suelos es factible la consolidación de las edificaciones y la densificación urbana. En Huancabamba, los suelos urbanos con esta clasificación se localizan en el Barrio de Ramón Castilla, en el área central de la ciudad, en las partes altas de la margen izquierda de la quebrada Lungulo y en la zona Nor-oeste del terminal terrestre, sobre el eje del camino a Sapalache.

Suelo urbano con restricciones: Son las áreas actualmente ocupadas y que presentan niveles de Riesgo Alto o Medio y que por la naturaleza de su ocupación (consolidación y usos) deben ser sujetos a un tratamiento especial que implique restricciones en densificación, consolidación, usos y sistemas constructivos adecuados.

Este suelo corresponde a las zonas afectadas por reptación de suelos, que comprende a los Barrios Jibaja Ch, La Laguna, parte de La Villa, Alto de La Paloma y El Altillo; el reasentamiento de estas zonas deberá ser evaluado al mediano plazo, dependiendo del agravamiento o mitigación de la reptación de suelos que la afecta.

También están dentro de esta clasificación los terrenos donde se encuentra la Planta Eléctrica de la ciudad y la zona sur del Barrio Chalaco, el cual se emplaza sobre terrenos con pendiente en la margen izquierda del río Huancabamba.

Suelo urbano no apto: Son las áreas que se encuentran dentro del casco urbano actual de la ciudad que no se encuentran ocupadas o cuyo nivel de ocupación es sumamente incipiente, que actualmente constituyen zonas Altamente Peligrosas y que por sus características de ocupación, vulnerabilidad y alto riesgo deben ser sujetas a programas de reasentamiento de la población que la ocupa y se debe prohibir terminantemente su ocupación.

Se ha declarado como Suelo Urbano No Apto las áreas libres dentro del casco urbano y que se encuentran afectadas por reptación de suelos. En el Plan de Usos del Suelo 2000 – 2010 se han clasificado como Protección Ecológica, proponiéndose en ellos el acondicionamiento de zonas recreativas que no requieran de riego permanente.

1.21.2.2. Suelo urbanizable ¹⁶⁵

Se califican como Suelo Urbanizable aquellas tierras no ocupadas por uso urbano actual y que constituyen zonas de bajo peligro o peligro medio y que pueden ser programadas para expansión urbana de corto, mediano, y largo plazo.

Estas áreas comprenden predominantemente tierras eriazas, pudiendo comprender algunas zonas agrícolas, cualquiera sea el régimen de tenencia y uso actual, pudiendo estar incluidas tierras sin uso y denuncios mineros no metálicos.

Las áreas clasificadas en este rubro, para los efectos de regulación del uso del suelo y la ocupación del mismo, quedarán sujetas a lo establecido en un Reglamento de Zonificación que deberá desarrollarse para tal fin.

De acuerdo a la propuesta de expansión urbana de la ciudad, este tipo de suelo puede subdividirse en Suelo Urbanizable a Corto Plazo, a Mediano Plazo, a Largo Plazo y de Reserva Urbana.

¹⁶⁵ PROYECTO CEREN-PNUD (PER 98/018) Programa De Ciudades Sostenibles – Primera Etapa Huancabamba

1.21.2.3. Suelo no urbanizable ¹⁶⁶

Constituyen Suelo no urbanizable las tierras que no reúnen las características físicas de seguridad y factibilidad de ocupación por usos urbanos, las cuales estarán sujetas a un tratamiento especial y de protección, en razón de la seguridad física del asentamiento, su valor agrológico, de las posibilidades de explotación de sus recursos naturales, de sus valores paisajísticos, históricos o culturales, o para la defensa de la fauna, flora o el equilibrio ecológico. Esta clasificación incluye también terrenos con limitaciones físicas para el desarrollo de actividades urbanas. El Suelo no urbanizable puede comprender tierras agrícolas, márgenes de ríos y quebradas, zonas de riesgo ecológico, reservas ecológicas y para la defensa nacional. Este tipo de suelo está destinado a la protección de los recursos naturales y a la preservación del medio ambiente, en general.

Cualquier intento de ocupación de Suelo no urbanizable con usos urbanos deberá ser controlado y reprimido mediante mecanismos adecuados diseñados para tal fin.

Asimismo, los asentamientos que infrinjan esta norma no serán reconocidos por la Municipalidad Provincial de Huancabamba y no podrán acceder a los servicios públicos ni al equipamiento urbano básico.

Las áreas que estén dentro de esta calificación y que en la actualidad se encuentren ocupadas por usos urbanos, deberán ser desocupadas progresivamente, debido al alto riesgo de daño y pérdidas que significa para la población que las ocupa.

El Suelo no urbanizable se subdivide de la siguiente manera:

Suelo de vocación agrícola y agropecuaria: Son las áreas en actual producción agrícola o previstas para dicho uso, además de las áreas señaladas por el presente Estudio para el establecimiento y desarrollo de actividades productivas. En esta clase de suelo se permiten habilitaciones para actividades agropecuarias y agroindustriales; y de acopio, clasificación, envase, almacenamiento y comercialización de productos agrarios, pecuarios

¹⁶⁶ PROYECTO CEREN-PNUD (PER 98/018) Programa De Ciudades Sostenibles – Primera Etapa Huancabamba

o agroindustriales. La habilitación y actividad productiva de tipo industrial puede permitirse excepcionalmente, como caso de habilitación de lote único y aislado en el medio rural, pero sujeto a medidas de control ambiental en sus operaciones. Está conformado por las tierras agrícolas del valle del río Huancabamba y de sus afluentes.

Suelo de protección ecológica: Se considera Suelo de Protección Ecológica a las áreas determinadas para el desarrollo de proyectos agrícolas, de forestación, irrigación, protección de cuencas y quebradas, de reserva natural, de recreación distrital y provincial, o de manejo ecológico, en general. Comprende las áreas destinadas al uso y preservación de las márgenes del río Huancabamba, de las quebradas Lungulo, Chorro Sucio, Agua Salada y las áreas de pastos naturales, las cuales pueden ser acondicionadas como tierras agrícolas.

Son tierras que merecen protección por su importancia en el equilibrio ecológico provincial y/o urbano. Están sujetas a un régimen especial que prohíbe terminantemente cualquier aplicación que afecte la naturaleza del suelo o dificulte el destino previsto de la reserva, lesionando el valor que se quiere proteger o imposibilitando la concreción de la reserva correspondiente.

Debido a la importancia ecológica, productiva y recreativa, en estos suelos está prohibida cualquier forma de ocupación con fines urbanos, salvo obras de arte que permitan la integración entre zonas urbanas. Los asentamientos que se produzcan en contra de la presente norma no serán reconocidos por la Municipalidad Provincial de Huancabamba y no podrán acceder a los servicios públicos, siendo, por tanto, erradicables.

Suelo no apto para fines urbanos habitacionales: Se considera suelo no apto para fines urbanos habitacionales, las laderas de fuertes pendientes y las hondonadas, que por su constitución rocosa o de material deleznable, erosionable e inseguro, son inaplicables al asentamiento con fines de vivienda.

Eventualmente, pueden ser habilitados y usados con fines recreacionales y paisajísticos, proyectos especiales de forestación; o para explotación minera, con la necesaria seguridad de que los impactos ambientales de la actividad sobre las áreas urbanas, agrícolas o pecuarias próximas, no sean nocivos.

1.21.3 Propuesta de expansión urbana ¹⁶⁷

Tomando como base los requerimientos de áreas para expansiones urbanas descritas anteriormente y los Suelos Urbanizables definidos (luego de la Evaluación de Peligros) en la Clasificación del Suelo por Condiciones Generales de Uso se propone que la expansión urbana por incremento poblacional ocupe la zona urbanizable al noroeste de la ciudad, con dirección a la Quebrada Chorro Sucio.

Esta zona presenta condiciones de seguridad aceptables, se encuentra adyacente a la ciudad y sigue una de las tendencias de crecimiento natural de ella, teniendo como eje principal el camino a Sapalache. Previa a esta ocupación se deberán realizar los estudios y obras correspondientes para garantizar el acceso permanente a dicha zona, debido que para llegar a ella se tiene que atravesar suelos reptantes y ante un probable deslizamiento dicho sector quedaría aislado.

Dicha zona tiene un total de 23.15 hectáreas aproximadamente, superando ampliamente los requerimientos hasta el largo plazo (8.1 has hasta el año 2010), lo que permitiría además la reserva de áreas para la construcción de equipamientos a nivel de la ciudad de Huancabamba.

Si bien es cierto que la zona de Quispampa presenta las mejores condiciones desde el punto de vista de la seguridad física del asentamiento, su lejanía haría poco factible su ocupación por incremento natural de la población. Por esta razón se propone que sea declarada como de Reserva Urbana para albergar a la población en zonas de Alto Riesgo que podría ser reasentada en algún momento si es que el fenómeno de reptación de suelos se vuelve incontrolable.

Dicha zona tiene una extensión de más de 106 Has, de las cuales se requerirían solamente 25 Has para el reasentamiento de la población.

¹⁶⁷ PROYECTO CEREN-PNUD (PER 98/018) Programa De Ciudades Sostenibles – Primera Etapa Huancabamba

1.21.4. Plan de mitigación ante desastres ¹⁶⁸

Antecedentes

El Plan de Mitigación ante Desastres tiene por finalidad promover el desarrollo armónico sustentable y no vulnerable de la ciudad, proponiendo una serie de recomendaciones técnicas de habilitación y edificación urbana, así como una serie de acciones y proyectos orientados a prevenir, disminuir y mitigar los efectos de los desastres naturales en la ciudad de Huancabamba, que como se sabe tiene como principal amenaza los deslizamientos, reptación de suelos y efectos producidos por los sismos.

En este contexto, la ciudad de Huancabamba constituye un ecosistema urbano vulnerable ante desastres, por lo que es imprescindible definir las medidas que permitan reorientar el crecimiento y desarrollo de la ciudad hacia una situación donde las condiciones ambientales básicas para la seguridad física y el equilibrio ecológico se hayan recuperado.

Objetivos del plan de mitigación ante desastres

Los objetivos del presente Plan de Mitigación ante Desastres son los siguientes:

- Definición de acciones para prevenir la ocurrencia de desastres ante amenazas naturales y antrópicas.
- Identificación de pautas técnicas, medidas preventivas y proyectos que permitan la reducción del riesgo ante desastres sobre diversas áreas y situaciones de vulnerabilidad en la ciudad de Huancabamba.
- Identificación y priorización de acciones sobre las áreas de mayor riesgo para la aplicación de normas e intervenciones específicas de seguridad.

¹⁶⁸ Estudio de Suelos – Facultad de Ingeniería de Minas – Universidad Nacional de Piura – Julio 2000.

1.21.5. Pautas técnicas y recomendaciones

1.21.5.1. Pautas técnicas de habilitación urbana¹⁶⁹

Los procesos de Habilidad Urbana con fines de ocupación deberán observar las siguientes pautas técnicas, con la finalidad de garantizar la estabilidad y seguridad física de la ciudad de Huancabamba y de sus áreas de expansión urbana:

- Las Habilitaciones Urbanas y las obras de ingeniería en general deben ubicarse preferentemente en terrenos de buena capacidad portante, grano grueso, con la menor humedad posible. Si se construyera sobre suelos de grano fino se deberá considerar las limitaciones físicas proponiendo soluciones acordes, con ingeniería de costo razonable en la cimentación.
- No se permitirán Habilitaciones Urbanas y obras de ingeniería en: Terrenos rellenados (sanitario o desmonte), con estratos de arena eólica, áreas inundables o con afloramiento de la napa freática; áreas expuestas a inundaciones, deslizamientos y/o reptación de suelos; áreas de deposiciones detríticas de las quebradas, cañones o ríos que drenan extensas cuencas; en las áreas de depresión topográfica que están expuestas a inundación por empozamiento ; ni en los bordes de los taludes, que sean erosionables o que puedan fallar por deslizamiento.
- Las áreas no aptas para fines urbanos deberán ser destinadas a uso recreacional, paisajístico, agrícola u otros usos aparentes, que no requieran de altos montos de inversión para su habilitación.
- En los procesos de habilitación urbana deberá mantenerse libre el cauce de los ríos, tanto de la ocupación de las edificaciones (viviendas y demás) como de la vegetación que crece en el lecho de su cauce, para dar mayor eficiencia al escurrimiento de las aguas pluviales.

¹⁶⁹ Estudio de Suelos – Facultad de Ingeniería de Minas – Universidad Nacional de Piura – Julio 2000.

- En los sectores inmediatos a las áreas de expansión urbana se deberán encausar los canales de regadío y drenes, preservando en lo posible su cauce original, garantizando así el drenaje natural y la obra económica en concordancia con el ecosistema; inclusive a expensas de reasentar viviendas que se ubiquen en el cauce. Para ello, se tiene que realizar las obras de canalización que eviten la inundación de las áreas aledañas y la infiltración de la napa freática.
- El sistema de drenaje de aguas pluviales de la ciudad de Huancabamba deberá contemplar tuberías o canales revestidos, para una mejor evacuación de las aguas pluviales, de infiltración o regadío; ya que el drenaje pluvial causa erosión de las vías no pavimentadas y arrastra sedimentos que colmatan las redes de drenaje.
- Se recomienda realizar la limpieza de los drenes de aguas pluviales en forma periódica de modo que permitan la circulación del flujo normal de agua y evitar reboses e infiltraciones que puedan debilitar la capacidad de carga.
- Los elementos críticos de los servicios básicos (planta de tratamiento, estaciones de bombeo, reservorios, pozos, etc.) deben ubicarse en zonas de bajo peligro, ya que su funcionamiento debe estar garantizado ante la ocurrencia de algún peligro.
- Se deben realizar trabajos de relleno en zonas depresivas con material de préstamo con fines de protección ecológica del entorno urbano.
- En las zonas Altamente Peligrosas y Peligrosas, no se deberá permitir la construcción de nuevos equipamientos urbanos, promoviéndose más bien el reforzamiento de los existentes.

1.21.5.2. Pautas técnicas de edificación

A continuación, se presentan recomendaciones técnicas para orientar el proceso de edificación en la ciudad de Huancabamba, con la finalidad que las construcciones estén preparadas para afrontar la eventualidad de un sismo y la incidencia de períodos extraordinarios de lluvias y sus consecuencias, reduciendo así su grado de vulnerabilidad.

Pautas técnicas generales¹⁷⁰

- Se debe dar entrenamiento a las personas vinculadas a la construcción para mejorar la calidad de las edificaciones, sobre todo en zonas deprimidas, en donde es frecuente el autoconstrucción de viviendas orientándolos sobre las técnicas más adecuadas para la edificación de sus viviendas.
- En la parte alta del barrio El Altillo y otros sectores de la parte alta de la ciudad, deberá construirse una galería de evacuación de las aguas pluviales y de regadío hacia la quebrada Lungulo, y otra Galería que evacue las aguas en dirección al río Huancabamba.
- El nivel del interior de las viviendas debe ser 0.30 m. por encima del punto más alto de la vereda. Así como el nivel de ésta debe ser 0.20 m. por encima del pavimento de la pista. Complementariamente, los sardineles deben tener una altura de 0.40 m. sobre el nivel de la pista.
- En el caso de requerirse nuevas instalaciones de tuberías matrices de agua y desagüe, se deberá usar tuberías y/o uniones flexibles en zonas de suelos reptantes.

Pautas técnicas de cimentación¹⁷¹

- Previamente a las labores de excavación de cimientos, deberá ser eliminada de raíz todo tipo de vegetación, así como materiales de desmonte que pudieran encontrarse en el área en donde se va a construir.
- No debe cimentarse sobre turba, suelos orgánicos, tierra vegetal, desmonte o relleno sanitario. Estos materiales inadecuados deberán ser removidos en su totalidad, antes de construir la edificación y reemplazados con material controlado o de ingeniería.

¹⁷⁰ Estudio de Suelos – Facultad de Ingeniería de Minas – Universidad Nacional de Piura – Julio 2000.

¹⁷¹ Estudio de Suelos – Facultad de Ingeniería de Minas – Universidad Nacional de Piura – Julio 2000.

- Los elementos del cimiento deberán ser diseñados de modo que la presión de contacto (carga estructural del edificio entre el área de cimentación) sea inferior o cuando menos igual a la presión de diseño o capacidad admisible.
- Cuando la cimentación se realice sobre suelos arcillosos, es necesario compactarlas y luego colocar una capa de afirmado de 0.20m. en el fondo de la cimentación para contrarrestar el posible proceso de hinchamiento y contracción de los suelos.
- Para las edificaciones que se construyan sobre zonas afectadas por reptación de suelos se deberá construir de preferencia con columnas y vigas de madera, sobre un solado de concreto armado que descansa en 2 vigas que sean paralelas a la dirección del corrimiento (platea solidaria sobre vigas de rígidas).
- El Estudio de Suelos elaborado por la Universidad Nacional de Piura, ha estimado algunos valores referenciales para la capacidad de Carga Estructural y Capacidad Admisible del terreno en 06 zonas de la ciudad, teniendo en cuenta diferentes profundidades, anchos de zapatas y cimientos corridos.
- Como resultado de los Análisis Químicos, elaborado por la Universidad Nacional de Piura, se deduce que el contenido de sales, cloruros, sulfatos y carbonatos son bajos, por lo que se tendrá que utilizar cemento Portland Tipo I o MS para el diseño del concreto a excepción del sector de Quispampa, que contiene alto contenidos de Sulfato, debiéndose en este caso utilizar cemento Portland Tipo V.
- En los sectores de las quebradas se recomienda realizar un estudio técnico que permita evaluar las condiciones geotécnicas e hidrológicas que permitan canalizar las aguas en épocas de intensas precipitaciones pluviales.
- Los techos de las edificaciones deberán estar preparados para el drenaje de lluvias, pudiendo ser inclinados o planos, con tuberías de drenaje que conduzcan mediante canaletas laterales las aguas pluviales hacia áreas libres.

1.21.6. Medidas preventivas y de mitigación ante desastres ¹⁷²

La ciudad de Huancabamba está sometida a la ocurrencia de desastres naturales y antrópicos. Los factores de riesgo ante desastres en la Ciudad de Huancabamba devienen de cuatro dinámicas:

- Factores de geodinámica interna (sismos.) y factores de geodinámica externa (desbordes fluviales y de quebradas, deslizamientos, reptación de suelos, infiltración de aguas, etc.)
- Factores urbanos de ocupación y de servicios.

Esta caracterización de riesgo no representa una situación aislada de eventos; por el contrario, un efecto puede ser amplificado ante situaciones de pobreza crítica e inestabilidad en la asignación de recursos para fines preventivos y de defensa.

Medidas preventivas ante desastres provenientes de peligros de geodinámica interna y externa.¹⁷³

A continuación, se presentan las siguientes medidas preventivas ante riesgos de geodinámica interna y externa:

- Elaboración de normas especiales para que las nuevas edificaciones que se construyan en suelos no adecuados y/o cerca de las riberas del río Huancabamba y quebradas sean sismo-resistentes.
- Reasentar a la población que se encuentra ocupando zonas calificadas como uso urbano no apto.
- Promover y realizar estudios de manejo de cuencas en el ámbito de toda la cuenca del río Huancabamba.

¹⁷² Estudio de Suelos – Facultad de Ingeniería de Minas – Universidad Nacional de Piura – Julio 2000.

¹⁷³ Estudio de Suelos – Facultad de Ingeniería de Minas – Universidad Nacional de Piura – Julio 2000.

- Promover y adecuar instalaciones de control de crecidas del río Huancabamba.
- Organizar a la población para la evacuación horizontal, realizando simulacros de evacuación, a fin de determinar tiempos y problemas que puedan presentarse, particularmente en el área central de Huancabamba.
- Establecer un ente administrativo y coordinador de intervenciones en relación al manejo de la cuenca del río Huancabamba y afluentes. Así sistemas de advertencia temprana y evacuación de zonas de Alto Riesgo, y organizaciones responsables de acciones de emergencia.
- Llevar a cabo arborizaciones y defensas en las márgenes y áreas contiguas a los lechos del río y las quebradas.

Medidas preventivas ante desastres provenientes o condicionados por factores urbanos de ocupación y de servicios¹⁷⁴

Dado el carácter detonante del factor urbano de ocupación, en su capacidad de propagar o amplificar los efectos ante la ocurrencia de un desastre natural de geodinámica interna o externa, o ante la ocurrencia de un siniestro; a continuación, se remarcen los alcances de las medidas preventivas más significativas.

- Evaluar con criterios de seguridad física, las distintas medidas de ocupación del espacio, y las actividades socio-económicas en la ciudad cuya atracción pueda contribuir a una ocupación del espacio público con vendedores informales; pudiendo producir problemas de embotellamiento ante momentos de evacuación rápida ante ocurrencias de desastres.
- Prever la dotación alternativa de suministros de servicios de agua, alcantarillado, electricidad, telefonía, así como la adecuación progresiva de los mismos para evitar el colapso total por el colapso de un sector de la ciudad. Prever el colapso de las redes de agua y alcantarillado, así como de sus estructuras de emisión, cuyos efectos en el caso de producirse, pudieran generar situaciones sanitarias críticas.

¹⁷⁴ Estudio de Suelos – Facultad de Ingeniería de Minas – Universidad Nacional de Piura – Julio 2000.

CAPITULO 2



CONOCIMIENTO DEL TEMA TERMINAL TERRESTRE CON HOTEL TURÍSTICO

TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO DE ARQUITECTO

PROPUESTA DE TERMINAL TERRESTRE INTERDISTRITAL E INTERPROVINCIAL CON
HOTEL TURISTICO EN LA CIUDAD DE HUANCABAMBA

CAPITULO 2

CONOCIMIENTO DEL TEMA TERMINAL TERRESTRE CON HOTEL TURÍSTICO

2.1. TERMINAL TERRESTRE

Cuando se utiliza el concepto de terminal se hace referencia a aquel espacio físico en el cual terminan y comienzan todas las líneas de servicio de transporte de una determinada región o de un determinado tipo de transporte (por ejemplo, ómnibus o tren). En este sentido, la palabra terminal está utilizada casi como un sustantivo, aunque en realidad es un adjetivo que califica a una estación o a una parada como la terminal. Sin embargo, el uso común del término lo ha vuelto casi en un sustantivo ya que se entiende que la terminal es un lugar en sí mismo.¹⁷⁵

Es una infraestructura física que tiene como función primordial la de brindar servicios centralizados del sistema de transporte urbano interprovincial, ofreciendo facilidades para el arribo y salida de pasajeros a los diferentes puntos del país; así mismo brinda servicios conexos como encomiendas, venta de pasajes, mantenimiento de buses y otras facilidades al usuario.¹⁷⁶

La noción de que un espacio físico sea la terminal de un servicio de transporte supone que es allí de donde parten y hacia donde llegan todos los vehículos o transportes que se pongan en marcha. Las terminales son generalmente las estaciones o paradas más importantes de todo el recorrido por varias razones. En primer lugar, porque es allí donde normalmente permanece toda o gran parte de la flota (ya sea de trenes, ómnibus, micros de corta distancia, etc.), por lo cual el espacio debe ser más grande. En segundo lugar, la terminal es también el lugar al que todas las líneas de recorrido llegan, lo que supone que el movimiento de vehículos y de personas es mucho más importante también. Finalmente, en

¹⁷⁵ Definición de terminal. Recuperado de <http://www.definicionabc.com/general/terminal.php>

¹⁷⁶ Revista Escala, Terminales de Transporte Terrestre. N° de Revista 107.

las terminales es en los lugares en los que se puede adquirir varios servicios que van desde pasajes hasta consumo de productos alimenticios, regalos, etc.¹⁷⁷

Dependiendo del tipo de transporte que se trate, como así también de la región en la que se ubique, la terminal podrá ser más o menos sofisticada. Por lo general, las terminales de aviones suelen ser mucho más sofisticadas que las de otros medios de transporte, incluso contar con seguridad privada.¹⁷⁸

2.1.1. Servicios Operacionales

Corresponde a las funciones centrales y fundamentales del terminal. Comprende aquellas operaciones y/o servicios que guardan una estrecha relación con el flujo de vehículos dentro del terminal y sus operaciones internas. Estas zonas comprenden las siguientes áreas:

- Área de andén y de las plataformas de embarque y desembarque de pasajeros.
- Zona operacional privativa de los buses; que comprende estacionamientos operacionales.
- Espacios de parqueo de taxis y vehículos particulares.¹⁷⁹

2.1.2. Servicio De Encomiendas

Puede definirse como servicio auxiliar, pero por sus necesidades operacionales, se incluyen en servicios operacionales. Este servicio es muy empleado en la ciudad de estudio puesto que tiene gran demanda.

¹⁷⁷ Definición de terminal. Recuperado de <http://www.definicionabc.com/general/terminal.php>

¹⁷⁸ Definición de terminal. Recuperado de <http://www.definicionabc.com/general/terminal.php>

¹⁷⁹ Arroyo Flores, M. A. (1997). Tesis terminal terrestre para Trujillo

- Los servicios de mantenimiento, limpieza y abastecimiento de combustible que, dependiendo de la modalidad operacional, puede considerarse como servicios complementarios.
- Servicios para conductores y auxiliares, vinculados a las áreas operacionales de buses.¹⁸⁰

2.1.3. Servicios auxiliares

Comprende aquellos servicios que se relacionan con la actividad del transporte mismo de pasajeros y que con el diseño del terminal deben contribuir a optimizarlo. Las áreas que comprenden los servicios auxiliares se pueden clasificar en tres grandes grupos:

- Área de uso Directo de los pasajeros: comprende los ambientes de información y orientación, central de sonido, central telefónica, hall principal.
- Área de uso de las empresas de transporte: son las áreas relacionadas con el expendio de boletos, control de llegadas y salidas de los vehículos y de los pasajeros y la función administrativa pertinente.
- Áreas para la administración y mantenimiento del terminal: comprende los siguientes ambientes; áreas de oficinas administrativas y dirección técnica de terminal, y áreas del servicio de mantenimiento del terminal.¹⁸¹

2.1.4. Servicios complementarios

Comprende a aquellos servicios que permiten mejorar y ampliar los servicios básicos que ofrece el terminal a sus usuarios. Por la naturaleza que brinda son de dos tipos:

- Servicios Públicos, como puesto policial, correo, oficinas de turismo, puesto de primeros auxilios, subestación eléctrica, entre otros.

¹⁸⁰ Arroyo Flores, M. A. (1997). Tesis terminal terrestre para Trujillo

¹⁸¹ Arroyo Flores, M. A. (1997). Tesis terminal terrestre para Trujillo

- Actividades comerciales, financieras, recreativas y de servicio. Según las categorías como magnitudes, modalidad de administración, pueden presentarse como servicios internos o servicios externos al terminal.¹⁸²

2.2 OBJETIVOS E IMPORTANCIA

Mejorar la infraestructura de terminal existente en la provincia de Huancabamba.

En general este medio nos indica la necesidad de contar con una infraestructura nueva, moderna, mejorada y adecuada que permita a los usuarios permanecer en sus instalaciones con la seguridad de que la infraestructura es la adecuada, brinda los mejores servicios y las seguridades del caso.

Este medio tiene dos consideraciones directas: la primera es que la infraestructura sea estable y segura; y, la segunda que exista una buena señalización y seguridad vial al interior del terminal.

Suficiente infraestructura del terminal existente en la provincia de Huancabamba.

Este medio se refiere a la necesidad que las infraestructuras sean las suficientes para la atención adecuada y oportuna al usuario, de acuerdo a las necesidades y requerimientos que por la naturaleza del servicio sea necesario implementar.

Este medio tiene dos consideraciones específicas: una de ellas es que las áreas finales que tengan las infraestructuras, sean las adecuadas para el servicio al pasajero y sobre todo cubran la demanda de pasajeros existente; y, la otra que existan los servicios colaterales necesarios para los pasajeros, llámense, servicios higiénicos, salas de espera, comercio, internet, entre otros.

¹⁸² Arroyo Flores, M. A. (1997). Tesis terminal terrestre para Trujillo

Apropiada ubicación de paraderos de empresas informales de transporte existentes en la ciudad de Huancabamba.

Este medio considera la necesidad de contar con un terminal cuya ubicación permita un servicio óptimo sin generar problemas en los accesos al mismo y evitando congestionar las vías que llegan a la localidad; además de incorporar a las nuevas empresas informales que invaden la vía pública para subir y dejar pasajeros.

Para este medio se considera mantener un orden vehicular en la zona de la terminal tanto en el interior como al exterior de ella.

2.3. MARCO LEGAL EN EL PERU

2.3.1. Ley general de transporte (ley n° 27181)¹⁸³

La presente ley establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre; y, rige en todo el territorio de la República.

El Artículo 8, referido únicamente a terminales terrestres:

El estado promueve la iniciativa privada y la libre competencia en materia de construcción y operación de terminales de transporte terrestre de pasajeros o mercancías, de conformidad con la normatividad nacional o local vigente que resulte aplicable.

EL Artículo 9, De la supervisión y fiscalización

Es responsabilidad prioritaria del Estado garantizar la vigencia de reglas claras, eficaces, transparentes y estables en la actividad del transporte. Por tal motivo procura la existencia de una fiscalización eficiente, autónoma, tecnicada y protectora de los intereses de los usuarios.

¹⁸³ Ley General De Transporte Y Tránsito Terrestre De La Republica Del Perú (Actualizado al: 26/02/2015)

El Artículo 15, De las autoridades competentes.

Son autoridades competentes respecto del transporte y tránsito terrestre según corresponda:

- Ministerio De Transporte, Vivienda Y Construcción.
- Municipalidad Provincial y municipalidad distrital.
- Los Gobiernos Regionales, mediante la Dirección Regional Sectorial a cargo del transporte.
- Policía Nacional Del Perú.
- El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI).

2.3.2. Reglamento nacional de edificaciones:

Según el R.N.E, la ubicación de un Terminal Terrestre de Pasajeros dentro de la ciudad es conforme en las siguientes zonas:

Cuadro 1. 34.Clasificación De Usos De Suelos

RDB	Residencial Densidad Baja
RDM	Residencial Densidad Media
RDA	Residencial Densidad Alta
II-R	Vivienda Taller
ZRP	Zonas de Recreación Públicas
OU	Usos Especiales
ZM	Zona Monumental
I	Industrial
I1	Zona de Industria Elemental
I2	Zona de Industria Liviana
I3	Zona de Gran Industria
I4	Zona de Industria Pesada
C	Comercial

CE	Zona de Comercio Especializado
CM	Zona de Comercio Metropolitano
CZ	Zona de Comercio Zonal
CV	Zona de Comercio Vecina
CL	Zona de Comercio Local
E	Educación
E1	Educación Básica
E2	Educación Superior Tecnológica
E3	Educación Superior Universitaria
E4	Educación Superior Post Grado
H	Salud
H1	Posta Médica
H2	Centro de salud
H3	Hospital General
H4	Hospital Especializado
ZRE	Zona de Reglamentación Especial
PU	Pre Urbana
AP	Área de Protección
ZA	Zona Agrícola
ZE	Zona Eriaza

Fuente: Plan De Desarrollo Urbano Piura, 26 De octubre, Castilla Y Catacaos Al 2032

Las instalaciones de terminales terrestres corresponden a usos especiales (OU).

2.3.2.1. Retiros:

Según el R.N.E, para las zonas mencionadas el retiro será según plan director del sitio al que pertenezca.

2.3.2.2. Áreas internas

Ancho de escaleras – ancho de pasillos¹⁸⁴

Las áreas comerciales tendrán siempre escaleras que comuniquen todos los niveles de comercio.

¹⁸⁴ Paz Castillo, J. P. (2016). Tesis para mejorar el servicio de transporte interdistrital e interprovincial de Paita.

El ancho mínimo de dichas escaleras será de 1.20m. y un máximo de 2.40m. El paso tendrá un mínimo de 28cm. y un contrapaso máximo de 18cm. Las escaleras serán dotadas de pasamanos en lugares que se requiera y de altura 0.90m.

Cada escalera no podrá dar servicio a más de 1.400m² de la planta comercial. No tendrá tramos mayores de 16 peldaños, ni descansos menores del ancho de tramo.

Puertas de salida - ancho de puertas ¹⁸⁵

El ancho de las puertas de los centros de reunión, deberá permitir la salida de los asistentes.

En tres minutos, considerando que una persona puede salir por un ancho de 0.60m. en un segundo. El ancho siempre será múltiplo de 0.60m., siendo el mínimo en todo caso, de 1.20m.

Las hojas de las puertas deberán abrir hacia el exterior y estar colocadas de manera que, al abrirse, no obstruya ningún pasillo, escalera o descanso y tendrán los dispositivos necesarios que permitan su apertura con simple empuje de las personas que salgan.

Ninguna puerta se abrirá directamente sobre un tramo de escalera sino a un descanso mínimo de un metro de ancho.

Puertas de sala de espera ¹⁸⁶

Los pasillos de la sala desembocarán al vestíbulo a nivel con el piso de este; el total de los anchos de las puertas que se comuniquen con la calle o con las salidas de emergencia, deberá ser por lo menos igual a la suma de los anchos de las puertas que comuniquen el interior de la sala con los vestíbulos de salidas de emergencias a los paisajes.

¹⁸⁵ Paz Castillo, J. P. (2016). Tesis para mejorar el servicio de transporte interdistrital e interprovincial de Paita.

¹⁸⁶ Paz Castillo, J. P. (2016). Tesis para mejorar el servicio de transporte interdistrital e interprovincial de Paita.

Sala de espera - volumen de la sala de espera ¹⁸⁷

En las salas solo se permitirá la instalación de butacas en las que este diferenciado el espacio del asiento, de la circulación y las necesariamente los asientos con respaldo.

El ancho mínimo de los asientos será de 0.50m. y la distancia mínima entre sus respaldos, de 0.85m.; deberá quedar un espacio libre como mínimo de 0.40m. entre el frente de un asiento y el respaldo del próximo, medido entre verticales.

Las filas que desemboquen a dos pasillos no podrán tener más de 14 butacas y las que desemboquen a uno solo, no más de siete.

Sector pasajero y equipajes¹⁸⁸

Las boleterías deberán estar localizadas de forma que faciliten la realización del circuito: entrada - compra de pasaje – espera – embarque. Podrá atribuirse a una empresa de transporte más de un módulo de boletería, según el criterio de distribución que considere la oferta de servicio y el área disponible para este fin.

El terminal deberá poseer áreas de espera destinadas al público distintas de las áreas de andenes de embarque y desembarque de pasajeros. Cuando se utilice la solución inicial, la anchura de la acera varía de acuerdo con el volumen de pasajeros en espera en un tiempo dado. Es aconsejable dejar para circulación una acera de 2 m de ancho entre la zona de espera y los andenes, a todo lo largo de la zona de andenes.

El espacio de salas de Abordaje es una función del número de usuarios en un tiempo determinado y el grado de confort que se quiera suministrar. Este volumen se determinará en cada sitio

¹⁸⁷ Paz Castillo, J. P. (2016). Tesis para mejorar el servicio de transporte interdistrital e interprovincial de Paita.

¹⁸⁸ Paz Castillo, J. P. (2016). Tesis para mejorar el servicio de transporte interdistrital e interprovincial de Paita.

Específicamente, su utilización común o su división por compañías deberán decidirse en cada caso en particular. Los asientos destinados para el público en salas de abordaje deberán ser fijos en lo posible individuales.

El andén de embarque y desembarque deberá tener circulación propia y separada de cualquier otra circulación.

Para salvar desniveles se tratará en lo posible de utilizar rampas, se recomienda el uso de escaleras mecánicas.

La anchura del espacio que conforman los andenes de descenso varía de acuerdo con el volumen de pasajeros que descienden en un tiempo dado. Para un andén de descenso con un número entre 5 a 10 bahías de descenso, esta medida en condiciones normales puede oscilar entre 4 y 6 m.

Los servicios higiénicos masculinos y femeninos, deben localizarse de tal forma que permitan un acceso directo a partir de las áreas de espera. Dependiendo de la clasificación del terminal este tendrá un mayor o menor número de sanitarios. El nivel del piso de los SS.HH. deberá ser el mismo que el del ambiente anterior, pero en el caso de ampliaciones de construcciones existentes en que resulte imposible conseguirlo, se admitirá un desnivel hasta de 0.18 m en cuyo caso deberá existir un relleno o descanso de 0.70 m.

Considerar que el área destinada al embarque y desembarque del público que llega o sale del Terminal en ómnibus, taxis y vehículos particulares deberá ser techada.

Sector de encomiendas¹⁸⁹

Es necesario determinar el área total del servicio de encomiendas para cada una de las empresas, esta debe incluir: Área para almacenaje, atención al público, carga y descarga de los vehículos en caso de que el volumen de encomiendas así lo requiera.

¹⁸⁹ Paz Castillo, J. P. (2016). Tesis para mejorar el servicio de transporte interdistrital e interprovincial de Paita.

Sector operativo¹⁹⁰

El acceso de peatones hacia las vías de circulación de los ómnibus deberá ser impedido por medio de obstáculos físicos. La altura de los sardineles deberá ser preferiblemente de 0.20m y mínimo de 0.18m.

En aquellas zonas donde no hay circulación de pasajeros, el ancho libre recomendable de acera hasta una columna o parapeto debe ser de 1 m. Deberán existir vías reservadas al tránsito exclusivo de los ómnibus de las empresas de transporte

Embarque – desembarque¹⁹¹

Existen 2 formas básicas de aproximación a los andenes por parte de los vehículos:

1. En fila:

Cada ómnibus espera su turno detrás del precedente para acceder a la parada.

Los pasajeros descienden en un andén común, en el lugar que le ha correspondido al ómnibus según el orden de llegada. Posteriormente el coche se dirige a su parada para recoger nuevos pasajeros o a su parada de estacionamiento. De que se evite la espera de sitio por parte del ómnibus, beneficiándose el pasajero con este ahorro de tiempo.

2. En diagonal:

Técnicamente el ángulo de inclinación de las dos paradas puede ser cualquiera Comprendido entre 1° y 90°, no obstante, en la práctica suele tomarse uno no mayor de 50° ni menor de 20.

¹⁹⁰ Paz Castillo, J. P. (2016). Tesis para mejorar el servicio de transporte interdistrital e interprovincial de Paita.

¹⁹¹ Paz Castillo, J. P. (2016). Tesis para mejorar el servicio de transporte interdistrital e interprovincial de Paita.

Los ómnibus atracan en el sentido de la marcha y salen retrocediendo el problema de interferencias entre peatones y vehículos; aunque la maniobra de salida requiera mayor atención por parte de los conductores.

Se colocará una baranda de protección alrededor de los andenes, así como dos parachoques. Estos podrán colocarse tanto en el andén como en la bahía. El separador entre andenes diagonales sucesivos tendrá un ancho de un 1m y una longitud de 9m.

La altura mínima de los techos cuando un ómnibus debe estar cubierto completamente (con equipaje en el techo) es de 4.5m. La altura recomendable para esta situación es de 4.75m. Cuando el vehículo no está cubierto por un techo y la altura es igual o menor a 3.5m debe dejarse una distancia horizontal de 0.5m entre el borde de techo y una línea vertical que pase por el extremo del sardinel.

Los despachadores deben tener una comunicación visual muy directa con la bahía de las cuales son responsables. De lo contrario será necesario utilizar sistemas de comunicación mecánicos o electrónicos tales como circuito cerrado de TV o intercomunicadores que compensen la falta de contacto directo y permitan mejorar los puntos citados de acuerdo a lo previsto.

Para el embarque de pasajeros, el estacionamiento de los ómnibus deberá darse con una anticipación máxima de 15 minutos del horario de partida.

El tiempo máximo de estacionamiento del ómnibus para la operación de desembarque será de 10 minutos.

Estacionamiento ¹⁹²

Deberá existir un área de espera (estacionamiento de espera) destinada para ómnibus, exclusiva para esta finalidad, con fácil acceso a las bahías y con un área suficiente para soportar el número de ómnibus igual al 50% de bahías totales.

¹⁹² Paz Castillo, J. P. (2016). Tesis para mejorar el servicio de transporte interdistrital e interprovincial de Paita.

Existen posibilidades de estacionamiento a 30°, 45°, 60°, 90°, aunque cualquier otra posibilidad puede usarse de acuerdo a circunstancias particulares. La posibilidad de estacionamiento a 90° debe ser preferida siempre que sea posible por razones de facilidad en la operación.

Como norma general, en un área de 1000 m² pueden estacionarse entre 12 y 15 buses, de acuerdo a las circunstancias particulares.

Por razones de seguridad en la operación y de economía de espacio para lograrla, los ómnibus deben estacionarse con el extremo trasero hacia adentro. Al salir, la visibilidad del conductor será mucho mayor de esta forma.

Sector comercial:¹⁹³

El área reservada a las actividades comerciales podrá estar localizada junto a las áreas de uso público, pero de manera que no perjudique la libre circulación de los usuarios.

Las áreas destinadas a unidades comerciales en el interior de un Terminal no deberán exceder al 25% del área edificada.

El área mínima para cada local será de 8 m² con un frente no inferior a 2 m.

Existen actividades comerciales que son inconvenientes con la finalidad del Terminal y estas son:

- Venta de productos comestibles, tóxicos, corrosivos, explosivos o inflamables.
- Venta de productos que contribuyan a la contaminación del medio ambiente por el olor, humo, ruido, etc., de forma directa o indirecta.

¹⁹³ Paz Castillo, J. P. (2016). Tesis para mejorar el servicio de transporte interdistrital e interprovincial de Paita.

- Venta de alimentos perecibles a no ser que sea necesario para las actividades relacionadas con la alimentación del pasajero y donde existan instalaciones y/o equipos destinados a su conservación.

Sector de servicio público ¹⁹⁴

El servicio de informaciones deberá ser ubicado en puesto propio, localizado en área frontal a la entrada principal. Si es necesario puede haber más de un punto de información. El servicio de informaciones sobre robos y pérdidas podrá ser prestado en el mismo puesto de informaciones, pero el depósito deberá ocupar otra área dentro del Terminal.

El área destinada al servicio de guarda equipajes deberá tener acceso directo a los pasajeros y de preferencia localizarse próximo al andén de desembarque. Los servicios de teléfono público deberán estar localizados en áreas resguardadas de ruidos.

Se debe considerar servicios adicionales como oficinas de correo, casilleros para equipajes, etc.

Sector de control oficial ¹⁹⁵

El juzgado y la aduana deberán estar localizados próximos a los andenes embarque. Las áreas destinadas a las instalaciones de órganos de policía deberán estar localizadas de modo que permitan el mayor control sobre las áreas de circulación y espera.

Unidad de administración

Las áreas de administración deberán estar localizadas de modo tal que no interfieran con la actividad y uso del Terminal, debiendo ser acceso restringido solo para el personal de administración.

¹⁹⁴ Paz Castillo, J. P. (2016). Tesis para mejorar el servicio de transporte interdistrital e interprovincial de Paita.

¹⁹⁵ Paz Castillo, J. P. (2016). Tesis para mejorar el servicio de transporte interdistrital e interprovincial de Paita.

Deberá proveerse un área destinada al uso común para los funcionarios que así lo requieran (vestuarios masculino y femenino, sala de descanso, etc.).

Unidad de accesibilidad y circulación perimetral ¹⁹⁶

Cuando en el local del Terminal se realizan otras actividades que no sean específicamente del mismo, las áreas de acceso y sus respectivos flujos de circulación deberá ser diferentes de manera que no interfieran con el área de acceso y los flujos de circulación del Terminal.

El ancho mínimo de las pistas de acceso debe ser de 7 ml. El radio de curvatura mínimo debe ser de 15 ml en las pistas de acceso.

Para los ómnibus de transporte urbano puede optarse por la utilización de refugios que permitan que los vehículos se detengan sin interrumpir ni obstaculizar el tráfico.

La capacidad máxima de estos refugios no debe ser superior a 3 vehículos, con el fin de ofrecer un servicio cómodo a los pasajeros.

En ciertos casos puede ser más conveniente disponer de una vía aparte para el uso exclusivo de los ómnibus urbanos en vez de refugios. Dicha vía debe tener un ancho mínimo de 5,80m para que los ómnibus que entren o salgan de la parada puedan adelantar a los que se encuentran detenidos.

2.3.2.3. Áreas externas:¹⁹⁷

Ancho de pista

El ancho de pista dependerá de los anchos de los vehículos, teniendo las siguientes medidas mínimas:

¹⁹⁶ Paz Castillo, J. P. (2016). Tesis para mejorar el servicio de transporte interdistrital e interprovincial de Paíta.

¹⁹⁷ Paz Castillo, J. P. (2016). Tesis para mejorar el servicio de transporte interdistrital e interprovincial de Paíta.

Un solo carro 3.00m. de ancho.

Dos carros paralelos 5.00m. de ancho.

Un solo ómnibus 4.50m. de ancho.

Dos ómnibus paralelos. 8.00m. de ancho.

Estacionamiento de autos:

Edificios de uso comercial se considera un estacionamiento por cada 100.00m² de área construida para el uso comercial.

A los estacionamientos en sótanos o en pisos superiores se llegará por rampas de 12% de pendiente máxima, debiendo existir tanto a la entrada como a la salida, La altura libre del sótano será de 2.10m. (Medido entre la carga de la viga de mayor peralte y el piso acabado).

2.3.2.4. Reglamento nacional de edificación, norma A.110 transportes y comunicaciones - Sub-capítulo II, terminales terrestres

Artículo 5.- Para la localización de terminales terrestres se considerará lo siguiente:

Su ubicación deberá estar de acuerdo a lo establecido en el plan urbano.

El terreno deberá tener un área que permita albergar en forma simultánea al número de unidades que puedan maniobrar y circular sin interferir unas con otras en horas de máxima demanda.

El área destinada a maniobras y circulación debe ser independiente a las áreas que se edifiquen para los servicios de administración, control, depósitos, así como servicios generales para pasajeros.

Deberán presentar un estudio de impacto vial e impacto ambiental.

Deberán contar con áreas para el estacionamiento y guardianía de vehículos de los usuarios y de servicio público de taxis dentro del perímetro del terreno del terminal.

Artículo 6.- Las edificaciones para terminales terrestres deberán cumplir con los siguientes requisitos:

Los accesos para salida y llegada de pasajeros deben ser independientes.

Debe existir un área destinada al recojo de equipaje.

El acceso y salida de los buses al terminal debe resolverse de manera que exista visibilidad de la vereda desde el asiento del conductor.

La zona de abordaje a los buses debe estar bajo techo y permitir su acceso a personas con discapacidad.

Deben contar con sistemas de comunicación visual y sonora.

Artículo 7.- Las edificaciones para terminales terrestres, estarán provistas de servicios sanitarios según lo que se establece a continuación:

Cuadro 1. 35. Numero De Servicios Sanitarios según el R.N.E

Según el número de personas	Hombres	Mujeres
De 0 a 100 personas	1L,1U,1I	1L,1U
De 101 a 200 personas	2L,2U,2I	2L,2U
De 201 a 500 personas	3L,3U,3I	3L,3U
Cada 300 persona adicionales	1L,1U,1I	1L,1U
L= lavatorio, U= urinario, I= inodoro		

Fuente: Reglamento Nacional De Edificaciones

Los servicios higiénicos estarán sectorizados de acuerdo a la distribución de las salas de espera de pasajeros.

Adicionalmente deben proveerse servicios sanitarios para el personal de acuerdo a la demanda para oficinas, para los ambientes de uso comercial como restaurantes o cafeterías y para personal de mantenimiento.

Anexo IV: Pesos y medidas

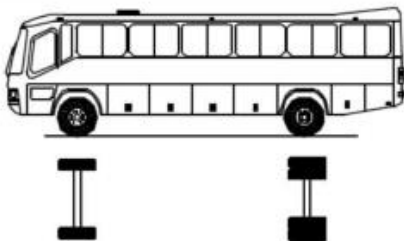
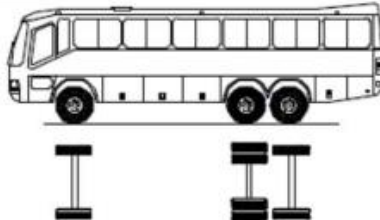
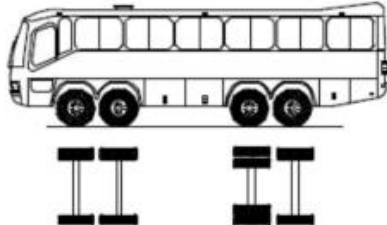
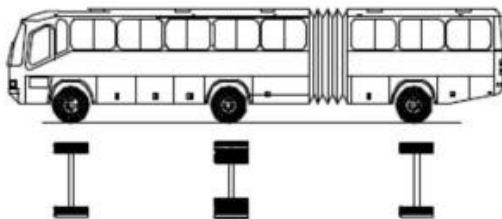
Configuración vehicular	Descripción gráfica de los vehículos	Long. Máx. (m)	Eje Delant	Peso máximo (t)				Peso bruto máx. (t)
				Conjunto de ejes posteriores				
				1º	2º	3º	4º	
B2		13,20	7	11	---	---	---	18
B3-1		14,00	7	16	---	---	---	23
B4-1		15,00	7+7 ⁽⁵⁾	16	---	---	---	30
BA-1		18,30	7	11	7	---	---	25

Figura 2. 1. Pesos y medidas de omnibus

Fuente: Decreto supremo n° 009-2004-MTC Aprueban reglamento nacional de administración de transportes

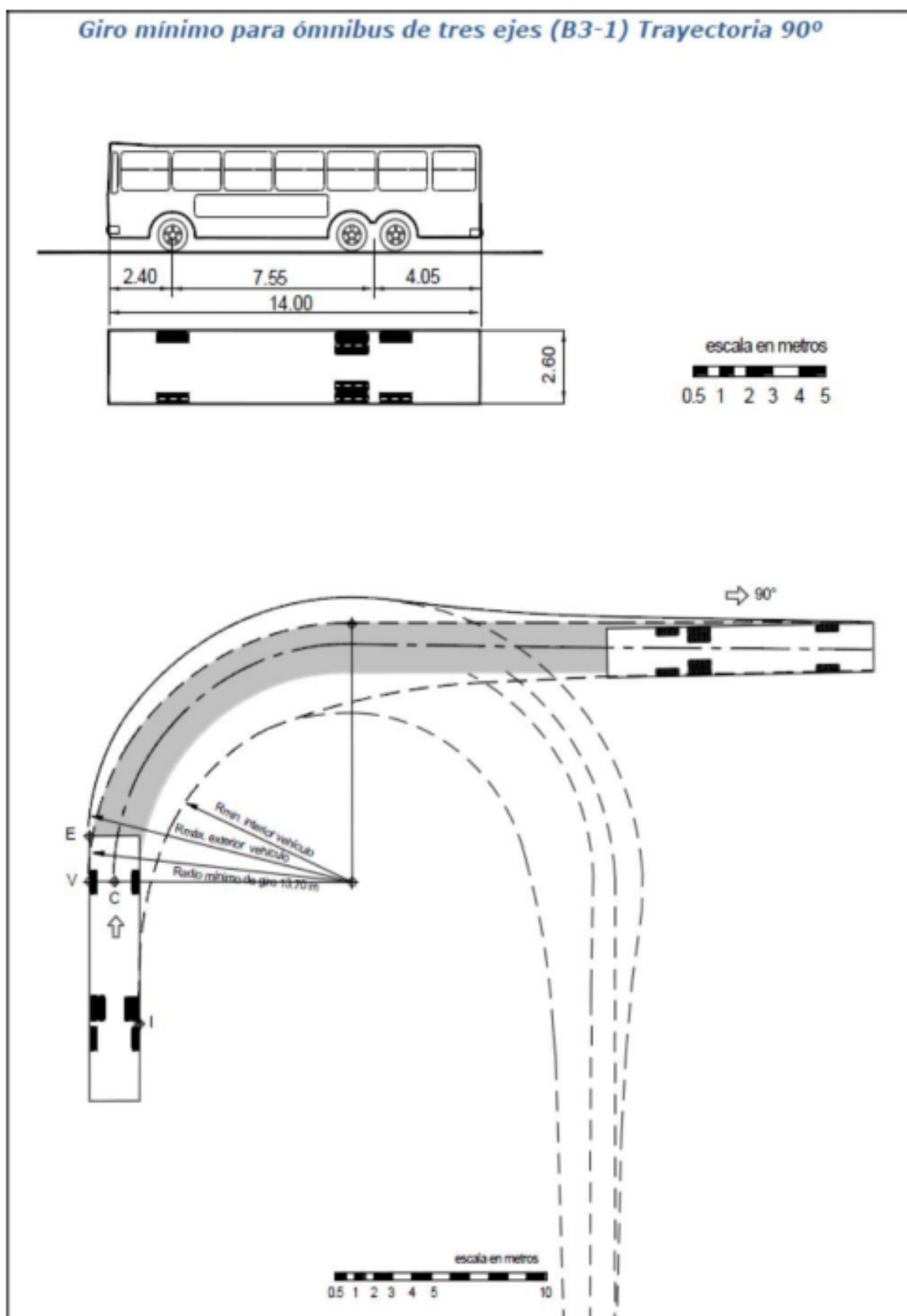


Figura 2. 2. Especificaciones sobre medidas y radio de giros para ómnibus.

Fuente: Manual de carreteras "diseño geométrico" (DG-2013)

2.3.3.5. Estudio para establecer los requisitos técnicos mínimos para terminales terrestres – MINCETUR (2009).

Como parte del plan estratégico nacional exportador (PENX 2003) se desarrolló el plan maestro de facilitación de comercio. Dicho plan cuenta con seis componentes; en el sexto componente, denominado “competitividad logística en infraestructura y servicios de transporte terrestre”, se establecen tres políticas para fortalecer y ordenar el transporte terrestre. Este estudio pretende sentar los lineamientos básicos para la adopción de una reglamentación que permita al gobierno peruano exigir a los operadores de los terminales terrestres de pasajeros, unos estándares técnicos mínimos para la adecuada prestación del servicio de transporte a través de los terminales terrestres de pasajeros.

Propuesta de requisitos técnicos mínimos:

Parámetros básicos de diseño

Los siguientes parámetros son indispensables para el adecuado dimensionamiento de los terminales, en el caso de terminales nuevos, o para su validación y verificación, en el caso de terminales ya en operación. Con base en estos parámetros, así como en otros más concretos para cada caso, que serán presentados posteriormente, es posible dimensionar las diferentes áreas que componen el terminal.

Volumen de pasajeros hora punta.

Número de salidas y llegadas máximo en hora punta.

Número de empresas que operarán en el terminal.

Áreas operacionales mínimas

Las áreas operativas de los terminales están conformadas por todas aquellas áreas en donde los usuarios (operador terminal, empresas de transporte, y pasajeros) del mismo interactúan, y las cuales constituyen el pilar fundamental de la operación.

En este sentido, las áreas mínimas que se recomienda tener en un terminal son:

- **Patio de maniobras y operaciones:**

Es el área del terminal destinado para la circulación de los autobuses, áreas de maniobra, estacionamiento de los mismos en las plataformas de ascenso y descenso, y en la zona de reserva operacional, garitas de control de autobuses, zonas verdes y aceras peatonales.

La operación de vehículos en esta zona del terminal es exclusiva para los autobuses de servicio intermunicipal que están en servicio, o próximos a entrar en servicio. No debe haber circulación de ningún otro tipo de vehículos de carácter particular o público, a menos que se trate de un caso excepcional, por causas de fuerza mayor, o propios de la operación del terminal.

El diseño de los patios de maniobras/operaciones debe garantizar la fluida circulación de los autobuses, no tener cruces, y a toda costa evitar maniobras de retroceso, salvo las necesarias en la plataforma de ascenso.

La longitud de las zonas de operaciones, medido desde el borde de la vereda de la plataforma de ascenso, hasta el límite de la zona operacional de los autobuses depende directamente del tipo de plataforma de ascenso que se utilice, como se establecerá más adelante.

En todo caso, se debe garantizar que las operaciones de maniobra cuenten con distancias de seguridad adecuadas entre vehículos e infraestructura y que no se interrumpa la circulación bajo ninguna circunstancia normal de servicio.

De igual manera se debe contar como mínimo un canal de circulación que no sea interrumpido por las operaciones de salida/entrada de las plataformas de ascenso, de mínimo 3.50 m de ancho (AC), y que permita la circulación fluida por el patio de maniobras/operaciones.

Se recomienda que los patios de maniobra y operaciones tengan una salida e ingreso principal, y otra alterna, la cual no sólo servirá como salida en caso de emergencia, sino que también podrá utilizarse en los momentos que la puerta principal se encuentre en mantenimiento o por alguna otra razón.

Los patios de maniobra deben estar contruidos en un plano horizontal, contando sólo con las pendientes mínimas necesarias de la estructura de pavimento que permita el adecuado drenaje de las aguas de lluvias. Se recomienda que la pendiente para la evacuación de dichas aguas sea mínima de 2%.

Es importante resaltar que los patios de maniobra y operaciones deben contemplar la inclusión de diferentes tipos de autobuses, dadas las condiciones locales de oferta y demanda.

Es este el caso de los servicios de transporte interurbanos de corta distancia, los cuales llegan igualmente a los terminales interprovinciales. En tal sentido, de ser necesario, se deben implementar, con base a la demanda de estos servicios, plataformas de ascenso adecuadas al tamaño de los autobuses, que generalmente son autobuses de menor tamaño. De esta manera se hace un uso más eficiente del espacio disponible.

- **Plataformas de ascenso:**

Las plataformas de ascenso son aquellas zonas en el patio de operaciones y maniobras en donde los autobuses estacionan para permitir el ingreso de los pasajeros a su interior.

Las plataformas de ascenso utilizadas por los autobuses de larga distancia (longitud aproximada de 15 m) en el patio de maniobras y operaciones constituyen un importante factor dentro del dimensionamiento general de los terminales. Pero, además su adecuada proyección garantizará que en el futuro la demanda de despachos pueda ser atendida con eficiencia, seguridad y calidad.

En este sentido, se deben tener en cuenta dos factores fundamentales:

Tiempo máximo de permanencia del autobús en la plataforma: el tiempo necesario para embarcar y despachar un autobús está en el orden de 15 a 30 minutos. Esto depende de si se trata de un servicio internacional o nacional, en cuyo caso los servicios internacionales pueden permanecer en plataforma hasta 30 minutos y en los nacionales 20 minutos, y adicionalmente de si es temporada alta o no. Para el caso de temporada alta, en donde el tiempo juega un factor decisivo en la operación del terminal, el tiempo de los autobuses en las plataformas de ascenso puede disminuir a 15 minutos. La definición de este parámetro permitirá, junto con los despachos requeridos por hora punta proyectada, establecer el número de plataformas requeridas.

Tipo de plataforma: las plataformas de ascenso pueden estar inclinadas (30° , 45° , 60°), o ser perpendiculares (90°) respecto a la vereda. La configuración de las plataformas está sujeta a la forma y tamaño del terreno que se tenga para el terminal, y al diseño mismo del terminal. En todo caso, se recomienda que las plataformas se diseñen utilizando una inclinación de 60° , ya que de esta manera se hace un uso más eficiente del espacio, en comparación con las otras posibilidades.

En cuanto al diseño de las plataformas de ascenso, se deben tener en cuenta los siguientes factores:

Tipo de plataforma: inclinada o recta

Ancho de plataforma (AB): para autobuses se debe dar un mínimo de 3.00 m.

Ancho de la bahía de ascenso (AI): para garantizar un fluido ingreso al autobús, la bahía de ascenso debe tener como mínimo 1.20 m. Sin embargo, se recomienda que ésta sea de 1.50 m.

Largo de la bahía de ascenso (LI): se considera que la bahía de ascenso debe cubrir por lo menos el 75% de la longitud del bus.

Altura de la bahía de ascenso y vereda peatonal: la zona de circulación peatonal adyacente a las plataformas de ascenso, necesariamente debe estar construida a una altura levemente superior al nivel de operación de los autobuses. Esto delimita las zonas en donde los peatones pueden circular, y a la vez brinda protección a los mismos. La altura recomendada de la vereda y bahía de ascenso debe ser de mínimo 0.25 m, constante a lo largo de la estructura.

Vereda de circulación: entre las plataformas de ascenso y la división de las salas de espera, se debe incorporar una amplia zona de circulación, que debe responder a las necesidades de demanda de pasajeros, y que como mínimo debe tener 4 m de ancho. En el caso que las salas de espera se ubiquen en otro nivel (encima) de las plataformas de ascenso, las escaleras, ascensores y/o escaleras mecánicas no deben interferir con esta franja de circulación.

Giba (topa llanta): se refiere a estructuras de concreto ancladas a la estructura de pavimento, que limitan el desplazamiento de los autobuses hacia la vereda de circulación.

Su altura mínima debe ser de 0.25 m, con una base de 0.20 m y una longitud de 1.00 m, cuando son dos elementos, en cuyo caso deben estar separados máximo 0.5 m uno de otro, y su separación al borde de la vereda peatonal debe ser de al menos 1.20 m (D). En todo caso debe garantizar que el autobús, bajo cualquier circunstancia, haga contacto con la giba al estacionar en la plataforma.

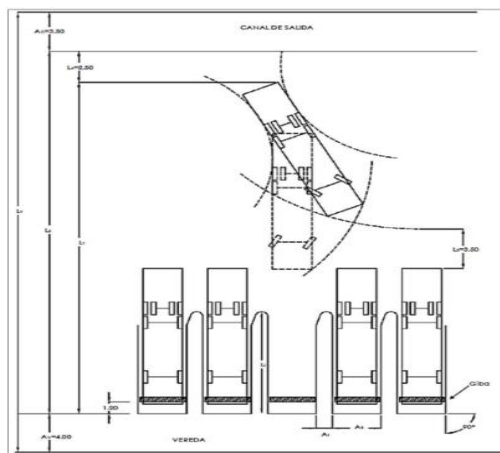


Figura 2. 3. Esquema general Plataforma de ascenso a 90° para autobuses

Fuente: Estudio para establecer los requisitos técnicos mínimos para terminales terrestres – MINCETUR (2009)

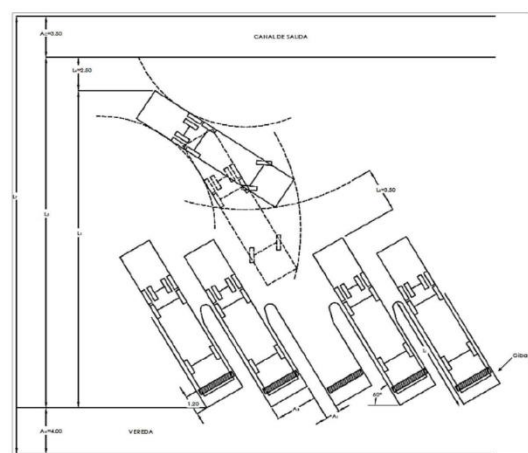


Figura 2. 4. Esquema general Plataforma de ascenso a 60° para autobuses

Fuente: Estudio para establecer los requisitos técnicos mínimos para terminales terrestres – MINCETUR (2009)

Plataforma de descenso:

La plataforma de descenso corresponde al área específica del terminal en donde los autobuses autorizados estacionan cuando llegan procedentes de algún servicio. Para una mayor capacidad operacional del terminal, estas plataformas deben estar separadas completamente de las plataformas de ascenso, y no deben interferir de ninguna manera con la fluida circulación de los vehículos al interior del patio de maniobras y operación, ni ser interrumpidas por cruces, semáforos, o cualquier otro elemento.

De igual manera, las plataformas de ascenso deben configurarse linealmente. Es decir, los autobuses se estacionan linealmente, uno detrás de otro, a lo largo de la plataforma. La longitud de la plataforma se define en función de las llegadas que se tengan proyectadas en el escenario futuro para la hora punta. En todo caso, las posiciones de cada autobús tendrán una dimensión mínima igual a la longitud del autobús interprovincial más largo (15,0 m), más 4,00 m adicionales para permitir las maniobras de entrada y salida. Este canal donde estacionan los autobuses debe tener un ancho mínimo de 4,00 m, y estar demarcado debidamente.

Paralela a la plataforma de descenso se debe ubicar la vereda de descenso, la cual permite el desembarco seguro de los pasajeros que llegan al terminal. Esta vereda debe estar diseñada para acomodar la demanda de pasajeros de la hora punta del año futuro del proyecto, y de cualquier manera no debe ser inferior a 4,00 m.

La plataforma de descenso debe estar comunicada directamente con las instalaciones del terminal, y estar debidamente techada, si se encuentra a la intemperie.

- Áreas de reserva operacional y/o estacionamiento de autobuses:

Corresponden a áreas en el patio de maniobras y operaciones, en donde se estacionan los autobuses que están próximos a dar servicio, y/o que tienen autorización para estacionar por un periodo relativamente prolongado de tiempo. Las dimensiones y condiciones son las mismas que para las plataformas de ascenso, con la única diferencia que

no incluyen las bahías de ascenso o separadores. Sólo existe una demarcación horizontal en el pavimento.

La configuración de estas áreas es más flexible que para el caso de las plataformas de ascenso, pudiéndose hacer de la siguiente manera:

De forma lineal, sencilla o en doble fila una a continuación de la otra.

De forma paralela, sencilla o en múltiples filas una a continuación de la otra.

En forma dentada, sencilla o en doble fila.

El número de espacios necesarios para las áreas de reserva operacional y/o estacionamientos resulta de un análisis de requerimientos operacionales en el escenario futuro del proyecto. Sin embargo, como recomendación se puede utilizar un factor de 2.5 veces el número de plataformas de ascenso en operación.

- Zonas de apoyo a vehículos de transporte:

En estas zonas se llevan a cabo actividades básicas para el buen estado y funcionamiento de los autobuses. Como mínimo, se debe tener:

Zona de lavado

Zona de carga de combustible

Mantenimiento menor

Garita de control de entrada al patio de maniobras y operacional:

Los puntos de control dispuestos para el ingreso y salida de los autobuses deben tener unas instalaciones mínimas que permita albergar en su interior al personal encargado del control de los mismos y/ al equipo tecnológico. De igual manera, debe disponer de un

espacio mínimo para los servicios higiénicos, instalaciones eléctricas, de agua, telefónicas y de datos.

Salas de espera:

Son espacios reservados para los pasajeros que ya han comprado su boleto y están prestos a abordar el autobús. Las salas de espera deben estar dotadas de sillas modulares y encontrarse en zonas del edificio cubiertas, y de directo acceso a las plataformas de ascenso.

La circulación entre filas de sillas debe tener una distancia libre mínima de 1.50 m, para permitir que los pasajeros dejen sus pertenencias y no obstaculicen el paso. Su diseño se debe basar en las proyecciones de pasajeros que se tengan para el escenario futuro de demanda en la hora punta. Como punto de referencia para calcular el área necesaria, se puede tomar que cada pasajero ocupa en promedio 1.20 m

Punto de venta de boletos:

Los módulos de estos puntos de venta tendrán una dimensión mínima de 1.50 m de ancho x 2.50 m de fondo, y su altura puede variar entre 2.60 m a 3.00 m.

El número de puntos de venta de boletos que se requiere está en función del número de empresas que operará en el terminal, así como de la afluencia futura de pasajeros al mismo, y los despachos que se operen. Los módulos de los puntos de venta deberán ser de fácil adaptación unos con otros. Así, dependiendo de las necesidades de cada empresa, si ésta requiere más de un módulo de puntos de venta de boletos, éstos podrán ser unidos, y formar un espacio más amplio.

Los puntos de venta de los boletos deben disponerse a lo largo del hall central de la edificación, bien sea en un sólo lado o en ambos lados del mismo, estableciéndose en todo caso una franja de circulación amplia, que garantice el flujo ininterrumpido de los usuarios del terminal, con un nivel de servicio adecuado. Para ello, se debe tener en cuenta la proyección futura del volumen de usuarios en hora punta, y un área promedio por usuario de 1.60 m

Punto de información al usuario:

Los pasajeros que llegan o salen de viaje, generalmente necesitan información respecto a empresas de transporte, destinos, horarios y otro tipo de información. En este sentido, se requiere la implementación de un punto de información que brinde estos servicios de forma personalizada, el cual debe estar localizado en un lugar visible, preferiblemente en el corredor central del terminal, y cerca de las salas de espera.

El área requerida por estos puntos de información puede estar entre 6.00 m, o 10.00m incluso más, dependiendo de las necesidades que se tengan.

Centro de atención al usuario:

En esta oficina se realizan diferentes actividades orientadas a ayudar al usuario del terminal, tales como la presentación de una queja, reclamo o sugerencia acerca del servicio, así como para reportar algún incidente, objeto perdido, y cualquier otra situación en la cual intervenga el usuario.

El espacio utilizado por este servicio debe tener mínimo 15,00 m, dependiendo su área definitiva del tamaño del terminal.

Locales comerciales:

Los locales comerciales que se deseen ubicar dentro del terminal responden a un determinado modelo económico con que se proyecte el mismo. Sin perjuicio de lo anterior, es recomendable generar una gran variedad y cantidad de espacios comerciales, ya que éstos serán una fuente de ingresos constante para el operador del terminal. Los locales comerciales deben cumplir con todos los requerimientos propios de su actividad, y de ninguna manera se puede permitir el uso de las instalaciones del terminal a vendedores informales.

El área de los locales comerciales puede ser variada dependiendo de las necesidades, pero se recomienda como mínimo un área de 10 m a 40 m y máximo hasta y Entre los servicios más comunes se tienen, entre otros:

Sucursales bancarias

Servicios de internet

Locutorios

Almacenes de venta de suvenires

Zona de comidas:

Se debe disponer de un área específica para el servicio de comidas en el terminal para el uso público. Este espacio depende de la vocación comercial que se le quiera dar al terminal, y por lo tanto su área puede ser muy variada.

No obstante, lo anterior, es recomendable tomar los siguientes criterios para hacer un dimensionamiento mínimo de estas áreas: 30% de los pasajeros del área de salas de espera en hora punta en el escenario futuro.

Se puede considerar un área de 8.5 m² por mesa de cuatro sillas o 1.50 m por usuario del servicio de comidas.

Oficinas administración del terminal:

Son las áreas destinadas exclusivamente para el personal administrativo del terminal. Su dimensionamiento depende de las necesidades específicas de cada caso, y su área puede estar entre 8m y los 20 m². Como mínimo se deben considerar las siguientes áreas:

Oficina de gerente

Oficina de personal de rango medio

Zonas de archivo y almacén

Centro de control y comunicaciones

Salón de reuniones

Cafetería empleados

Áreas para personal de limpieza

Oficinas administración de empresas transportadoras:

Las áreas asignadas a cada empresa de transporte para sus labores administrativas se deben ubicar en la parte posterior o en la parte superior de los respectivos puntos de venta de boletos. Esto facilita la comunicación entre los operarios de los puntos de venta de boletos, y las personas encargadas de la parte administrativa de cada empresa.

En cualquiera de los casos, las oficinas deben proyectarse hacia arriba o hacia el fondo, manteniendo la geometría básica de los puntos de venta de boletos. Por simplicidad en la organización, es recomendable que las oficinas se ubiquen en la parte posterior de los puntos de venta de los boletos. En este caso, debe mantenerse el ancho de 1.50 m, y su fondo aumentarse en 2.00 m, o más, según se requiera.

Oficinas policía nacional del Perú:

Dentro de los terminales se deben ubicar espacios adecuados para el personal destacado de la Policía Nacional del Perú. Estos espacios pueden ser variados, y dependerán de las necesidades específicas solicitadas por la PNP.

Servicios sanitarios públicos:

De acuerdo a lo estipulado en el artículo 7, sub-capítulo II (Terminales Terrestres) del Reglamento Nacional de Edificaciones.

Área de entrega/envío de encomiendas

Los terminales deben disponer de áreas específicas para el envío y entrega de encomiendas, las cuales pueden ser ubicadas en el interior del terminal, o en una instalación conexas a éste, dependiendo de las necesidades que se tengan. En todo caso, se debe garantizar que las actividades de esta área en particular no afecten las demás operaciones peatonales y operacionales del terminal. De igual manera, se debe garantizar la comunicación peatonal directa con la zona de los puntos de venta de los boletos del terminal.

En caso de que el movimiento de encomiendas lo requiera, se debe configurar una plataforma exclusiva para el envío y recibo de encomiendas.

Área de atención médica y servicios preventivos:

Espacio destinado a prestar los primeros auxilios en caso de emergencia. Este servicio se presta tanto para los pasajeros, como para el personal del terminal y las empresas de transporte. Ha sido usual en otros países la aplicación obligatoria de una prueba de alcoholemia a todos los conductores de los autobuses que estén próximos a salir de servicio. Con esta medida, se reduce la probabilidad que ocurran accidentes causados por esta razón. De ser esta una necesidad en el caso peruano, se debe disponer de un espacio adicional cerca al patio de maniobras y operaciones, en donde se pueda practicar este examen a los conductores.

Zonas de intercambio modal con taxis urbanos:

Se debe habilitar una plataforma longitudinal suficiente para permitir la llegada y salida de taxis urbanos. Esta bahía debe estar ubicada dentro de la propiedad del terminal, evitando a toda costa que la operación de los taxis interfiera con el tráfico externo del terminal, así como con los autobuses que recorren el patio de maniobras y operacional. Su longitud está dada por la demanda de este servicio que se calcule para el escenario futuro, pero en todo caso deberá garantizar la fluida circulación de los servicios. Para su dimensionamiento se debe tener en cuenta la longitud máxima de un taxi (aproximadamente 4.80 m), más 2.00 metros por cada auto.

Esta zona debe estar debidamente demarcada y señalizada, y el canal de estacionamiento debe tener el mismo ancho que las vías de acceso para vehículos particulares, es decir, 3.50 m. debe garantizarse mediante un segundo canal el libre flujo de los otros vehículos que circulen por esta zona.

El canal de estacionamiento de los taxis debe ir paralelo a la vereda de ascenso y descenso de los pasajeros de los mismos, contando ésta última con un ancho mínimo de 4.00 m.

Zonas de intercambio modal con autobuses urbanos:

Se debe disponer de una plataforma amplia y adecuada para el estacionamiento de autobuses de transporte público urbano autorizados por las municipalidades.

Esta zona, la cual se recomienda sea longitudinal, debe estar debidamente demarcada y señalizada, y debe disponerse de tal manera que los vehículos que por ella circulan no interfieran con la zona de intercambio modal de taxis urbanos, ni con la operación interna de los autobuses interprovinciales que circulan en el patio de maniobras y operación.

La plataforma de ascenso y descenso de los usuarios de transporte público urbano debe estar dimensionada de tal manera que sea capaz de albergar el número máximo de buses que lleguen al terminal en hora punta del escenario futuro. En este sentido, la plataforma debe tener una longitud equivalente al número de autobuses más 4 metros por cada autobús.

La plataforma, la cual debe tener mínimo 4.00 m de ancho para albergar a los autobuses urbanos, debe contar con un canal de servicio paralelo, el cual debe garantizar la libre circulación de los vehículos que circulan en esa zona. Igualmente debe estar acompañada de una vereda de ascenso y descenso de 4.00m de ancho que delimite la circulación de los usuarios, y a la vez les brinde protección.

Zonas de parqueo de taxis urbanos:

Los terminales de transporte de pasajeros interprovinciales se caracterizan por requerir en un alto grado los servicios externos de taxis urbanos.

En tal sentido, y para garantizar la disponibilidad de este servicio de manera organizada y sin que interfiera con las actividades externas y operaciones propias del terminal, se debe habilitar una zona exclusiva para el estacionamiento temporal de taxis.

Áreas para recibo y entrega de equipaje:

El manejo del equipaje puede ser tratado de tres maneras diferentes.

La primera alternativa es que el equipaje sea recibido y entregado en una zona de acopio general del terminal, en donde el pasajero recibe un ticket para su posterior reclamo.

En este caso, la zona debe dimensionarse de acuerdo a la demanda en hora punta del escenario futuro, y debe proveerse de la estantería y equipos necesarios para clasificar, rotular y distribuir posteriormente el equipaje a las plataformas de ascenso.

Otra alternativa es que el recibo del equipaje se haga en los mismos puntos de venta de los boletos de cada empresa transportadora. Para la entrega del equipaje, se pueden habilitar áreas específicas para esto, o se puede hacer entrega del mismo en las plataformas de descenso de los terminales de destino.

- Por último, la alternativa más común es que el pasajero entregue su equipaje en la bahía de ascenso a los operarios del autobús, los cuales en el destino final la entregan de nuevo a su propietario. Esta alternativa es la menos sofisticada y costosa, aunque puede aumentar los tiempos de embarque y desembarque en las plataformas, por lo que las plataformas necesarias para atender una cierta demanda aumentan.

En cualquiera de los casos, se debe garantizar el correcto manejo del equipaje de los pasajeros, evitando a toda costa el deterioro, mala manipulación, e incluso su pérdida.

Área de estacionamiento público para clientes y empleados:

El área asignada para el estacionamiento público debe estar localizada dentro del perímetro de la propiedad del terminal, y debe brindar todas las medidas de seguridad que se requieran para proteger la integridad física de los vehículos particulares ahí aparcados.

Cada cajón de estacionamiento debe tener unas dimensiones mínimas de 2.50 de ancho por 5.00 m de largo. En adición, se deben incluir todas las vías de servicio necesarias para garantizar una fluida circulación de los vehículos usuarios del servicio.

El número de cajones necesarios se calculará con base a la demanda proyectada de este servicio en el escenario futuro, pero en cualquier caso no deberá ser menor del 30% del área del patio de maniobras y operaciones.

Sistemas de información:

Los terminales deben ser dotados de sistemas de información auditiva y visual, los cuales deberán brindar al usuario los datos básicos necesarios de la operación, tales como horas de llegada y salida de los autobuses, plataformas de salida de los servicios, localización de servicios específicos (sanitarios, zona de comidas, encomiendas, PNP, etc.), indicaciones de precaución y mejor uso del terminal, etc.

De igual manera, se debe dotar a las instalaciones con la debida señalización horizontal y vertical, tanto en la zona interna operacional, como en la externa, para dar una orientación adecuada a los usuarios del terminal.

Por otro lado, el terminal debe contar con la plataforma tecnológica necesaria para manejar de forma eficiente la información relativa a la gestión operacional y administrativa natural de esta infraestructura, evitando la duplicidad y demora en estos procesos, y facilitando la fiscalización por parte de las autoridades competentes. En este sentido, se debe implementar un sistema de red de datos, un sistema de red de voz, y un software que administre la información que se genera en cada una de las empresas de transporte que operan en el terminal.

Asimismo, es importante tener en cuenta que dicha plataforma tecnológica debe proteger y garantizar la integridad de la información producida, mediante una correcta gestión de la misma, definiendo claramente los niveles de acceso para usuarios, implementando un sistema de almacenaje seguro, permitiendo el continuo control y monitoreo del sistema, y desarrollando los mecanismos necesarios para una adecuada transferencia de la información.

2.4. CARACTERÍSTICAS

Edificaciones de grandes dimensiones que comprenden espacios semi- abiertos y cerrados Requieren espacios extensos para áreas exteriores (estacionamientos, Área de maniobra). Edificaciones de actividad constante, que funcionan como hitos dentro de un área urbana y puntos de vinculación entre ciudades y sirven de intercambio económico entre los centros poblados. Se define por cuatro zonas: zona pública, zona privada, zona exterior y zona de servicio.

2.5. SERVICIO DE TRANSPORTE

Actividad económica que provee los medios para realizar el Transporte Terrestre. No incluye la explotación de infraestructura de transporte de uso público.¹⁹⁸

Aquel que se realiza para trasladar personas y/o mercancías entre ciudades o centros poblados de provincias pertenecientes a regiones diferentes. En el caso de transporte de mercancías se considera transporte de ámbito nacional también al transporte que se realiza entre ciudades o centros poblados de la misma región.¹⁹⁹

2.6. PASAJEROS

La palabra pasajero es aquella que se usa para designar a todas las personas o individuos que se encuentran viajando de un punto o ubicación hacia otra. El pasajero es

¹⁹⁸ ley general de transporte y tránsito terrestre título I definiciones y ámbito de aplicación: recuperado de http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_3106.pdf

¹⁹⁹ Sunat definiciones principales: recuperado de http://orientacion.sunat.gob.pe/index.php?option=com_content&view=article&id=2559:04-definicionesprincipales&catid=394:devolucion-isc-transportistas-&Itemid=625

además quien viaja, pero gracias a la conducción de otro ya que él no realiza ninguna acción de dirección sobre el vehículo o medio de transporte. Usualmente, el término pasajero se utiliza en los casos de vehículos masivos como trenes, colectivos, micros, aviones y barcos. Es correcto usarlo para aquellos que viajan en auto también pero no es tan común. La condición de pasajero es creada en el momento en que una persona accede a un viaje en el cual no realiza ningún tipo de dirección del vehículo, sino que simplemente es trasladado por otro desde un punto a otro diferente. Por esta acción, el pasajero siempre debe pagar una cantidad de dinero o, en el caso de algunas regiones del planeta, se puede hacer algún trueque por otros elementos que no sean dinero. En el particular caso de las personas que hacen dedo o que solicitan a desconocidos ser transportados de manera gratuita, como un acto de solidaridad, también se puede considerar como pasajero a aquel que es ayudado.²⁰⁰

Dependiendo del tipo de viaje a realizar, la distancia a recorrer, el objetivo del viaje y de otras cuestiones, el pasajero puede cambiar su vestimenta, los accesorios que lleva consigo, la ansiedad, etc. Esto es así porque normalmente una persona que se convierte en pasajero de un colectivo interurbano para ir de su casa al trabajo porta los elementos necesarios para trabajar, mientras que un pasajero que debe realizar un viaje largo desde un país a otro deberá llevar otros implementos, quizás más numerosos. También será distinto el pasajero si el viaje es por mucho tiempo o por corto tiempo, si se realiza por razones laborales o por placer y turismo.²⁰¹

2.7. TRANSPORTE TERRESTRE

Desplazamiento en vías terrestres de personas y mercancías.¹⁵

Sistema de elementos animales o mecánicos, con los cuales el hombre puede trasladarse de un lugar a otro.²⁰²

El transporte terrestre es cual la mayoría de las personas utilizan como: carros, motos, camionetas, entre otros. Este transporte tiene ventajas como rapidez a los lugares que

²⁰⁰ Definición de pasajero. Recuperado de <http://www.definicionabc.com/general/pasajero.php>

²⁰¹ Definición de pasajero. Recuperado de <http://www.definicionabc.com/general/pasajero.php>

²⁰² ley general de transporte y tránsito terrestre título I definiciones y ámbito de aplicación: recuperado de http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_3106.pdf

quieres llegar a tiempo como el trabajo, una entrevista, una reunión o una entrega de otra persona, etc.²⁰³

El transporte terrestre es aquel cuyas redes se extienden por la superficie de la tierra. Sus ejes son visibles, debido a que están formados por una infraestructura construida previamente por la que discurren las mercancías y las personas. Así pues existen redes de carreteras, caminos, ferrocarriles y otras redes especiales (eléctricas, de comunicaciones, oleoductos y gaseoductos). Denominamos flujo al tráfico que circula por la red de transporte, mientras que la capacidad es el flujo máximo que es capaz de absorber la red.²⁰⁴

Estas redes de transporte terrestre las podemos clasificar en función de su densidad en tres tipos: ejes aislados, que serían aquellos que unen exclusivamente dos puntos en el territorio, lugar de producción y de consumo (redes de algunas zonas de países desarrollados en los que la población es escasa los recursos naturales no son explotados); redes poco estructuradas, en la que existen varios ejes, conectados o no entre sí, sin que exista una jerarquización entre ellos (redes de países subdesarrollados); redes estructuradas, son aquellas en las que existe un elevado número de ejes, conectados entre sí y organizados de una manera jerárquica, lo que facilita el transporte por todo el territorio (redes de países desarrollados).²⁰⁵

2.8. TRANSPORTE INTERURBANO

Transporte interurbano es todo aquel transporte de personas que discurra íntegramente por suelo urbano, definido por la legislación urbanística, así como los que estén exclusivamente dedicados a comunicar entre sí núcleos urbanos diferentes situados dentro de distintos términos municipales.²⁰⁶

Servicios interurbanos de corta distancia: son servicios prestados, en su mayoría, en regiones de tipo rural, conectando pequeñas localidades cercanas entre sí, con muy baja

²⁰³ Plazola. (1997) Enciclopedia de arquitectura-volumen II, Central de Auto Buses, Agencia de Autos, Banco, Bodega, Biblioteca Bomberos. Plazola editores

²⁰⁴ Transporte terrestre. Recuperado de https://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_terrestre

²⁰⁵ Los transportes. Recuperado de <http://ficus.pntic.mec.es/ibus0001/servicios/transportes.html>

²⁰⁶ Los transportes. Recuperado de <http://ficus.pntic.mec.es/ibus0001/servicios/transportes.html>

densidad de tráfico. En general son operados por pequeñas empresas de tipo familiar, con vehículos conducidos por sus propios dueños, que residen en el lugar.²⁰⁷

Se presta del área urbana de la Ciudad, utilizándose para el efecto, ómnibus, microbuses, automóviles y taxis, para satisfacer las necesidades de traslado de los pasajeros.

2.9. TRANSPORTE INTERPROVINCIAL

Referida al desplazamiento de viajeros entre diferentes Centros Urbanos y Regiones. Integrando de esta manera a las diferentes ciudades del País.

2.10. TRANSPORTE EN CIUDADES DEL MUNDO ²⁰⁸

La capacidad global de transporte refleja la potencia económica de un país, porque para que un Estado sea económicamente desarrollado, no basta con tener buenas producciones, sino también para poder transportarlas a cualquier lugar del mundo para ampliar los mercados consumidores.

Los medios de transporte deben ser eficaces, es decir, deben poder transportar las personas o mercaderías a cortas o largas distancias, al más bajo costo y en el menor tiempo posible. Para ello deben:

Tener la infraestructura necesaria (buenas rutas, puertos de aguas profundas, aeropuertos, etc.)

Ser modernizados permanentemente, adecuándolos a las necesidades del intercambio comercial del mundo.

Los países desarrollados disponen de cantidad y variedad de medios, con alta tecnología e infraestructura suficientes. En cambio, en los países menos desarrollados las

²⁰⁷ Eva María (2010) transporte interurbano. Recuperado de <http://www.consumoteca.com/transporte/transporte-interurbano/>

²⁰⁸ Chuquiguanga Yanayaco, N. (2014). Tesis: Proyección del terminal terrestre de Piura. Universidad Nacional de Piura, Piura.

redes tienen un trazado que no responde a las exigencias actuales (en algunos países la estructura no sufrió grandes cambios con respecto a la época en que eran colonias y en ciertos casos dependen de sistemas de otros países.

La concentración de la población en grandes ciudades o grandes áreas metropolitanas ha supuesto la necesidad de dotación de un transporte colectivo eficiente para el desarrollo de la vida cotidiana de éstas.

El smog de las grandes urbes ha impuesto la necesidad de construir sistemas alternativos de transporte urbano no contaminante. Si bien el único metro o subterráneo existente en América Latina durante muchas décadas fue el de Buenos Aires —su primera línea se construyó en 1911—, en la actualidad cuentan con este medio de transporte las ciudades de Santiago de Chile, México D.F., Río de Janeiro, São Paulo y Caracas.

2.11. TRANSPORTE INTELIGENTE ²⁰⁹

Sistemas de transporte inteligente, conocidos también como ITS, son tecnologías que incluyen electrónica avanzada, comunicaciones y sistemas informáticos para aumentar la eficiencia y seguridad del transporte por carretera. Conocidas originalmente como IVHS (iniciales de Intelligent Vehicle/Highway Systems, Sistemas inteligentes de automóviles y autopistas), proporcionan intercambio de información en tiempo real entre los conductores y las autopistas, de ahí los términos "automóviles inteligentes" o "autopistas inteligentes". Como las tecnologías se han expandido para incluir transporte público y vehículos comerciales, este rango de tecnologías ha terminado por llamarse sistema de transporte inteligente. Con el tiempo, los conductores tendrán acceso a la última información acerca de las condiciones de circulación (incluyendo atascos y accidentes), selecciones de rutas, direcciones de destino poco familiares y es posible que hasta control automatizado del vehículo.²¹⁰

²⁰⁹ Nuevos Libros, E. S. (16 de 06 de 2015). Sistemas de transporte inteligente. Recuperado de <http://www.nuevoslibros.com.ar/ResultadosMuestra.php?sa=Buscar&cx=partnerpub5218966167774594%3Ab7qidqlkb9d&cof=FORID%3A10&ie=ISO-88591&q=transporte+&siteurl=www.nuevoslibros.com.ar%2F20%2FEnciclopediaT.htm&ref=www.nuevoslibros.com.ar%2Fenciclopedia.ht>

²¹⁰ Sistemas de transporte inteligente. Recuperado de: <http://www.nuevoslibros.com.ar/EnciclopediaS/67544/Sistemas-de-transporte-inteligente.htm>

La gestión o administración de la circulación es un área en la que se están utilizando sistemas avanzados de electrónica para mejorar el control del tráfico o tránsito rodado. En algunas ciudades, la circulación de las principales carreteras se controla mediante cámaras de vídeo, radares o sensores en la propia carretera. Un sistema de ordenador/computadora central analiza la información. Si la circulación está congestionada o atascada, el flujo de circulación mejora de modo automático ajustando los intervalos de señales de tráfico, controlando el flujo de circulación en las carreteras de acceso a las ciudades o proporcionando información a los conductores mediante señales electrónicas a lo largo de las carreteras.

Los sistemas avanzados de información al conductor están empezando a aparecer en algunos modelos de vehículos como opción. Son sistemas navegacionales en los que los conductores introducen sus destinos. Aparece entonces la mejor ruta posible en forma de mapa electrónico en una pequeña pantalla o en forma de voz sintetizada que ofrece instrucciones durante el viaje. Estos sistemas usan un dispositivo de transmisión/recepción (contestadores) en el vehículo y un sistema global de posición, empleando satélites artificiales para determinar la ubicación exacta del vehículo a lo largo de su recorrido. Acompañado de tecnología de radio celular, este sistema de navegación sirve además para comunicar con un control central en caso de emergencia.

Las tecnologías de control automatizado de vehículos se están desarrollando para mejorar la seguridad en carretera. Estos dispositivos, situados a bordo del vehículo, pueden avisar al conductor para impedir un peligro determinado o, en una emergencia, corregir sus acciones. Se ha adaptado un sistema de radar para uso en los autobuses de escuela de manera que detecten a una persona cerca del vehículo y alerten al conductor.

Los radares y otros tipos de sensores se utilizan también para detectar si algún otro vehículo se encuentra en el ángulo muerto del conductor, es decir, en una posición en la que no están visibles en los espejos retrovisores. También se están estudiando sensores de infrarrojos y otros métodos de mejora visual para incrementar la seguridad en la circulación nocturna o en condiciones climáticas adversas. El proyecto de sistema de transporte

inteligente más ambicioso es la autopista automatizada, donde los vehículos podrán viajar a grandes velocidades, pero en cortos intervalos.

Los vehículos comerciales, camiones y autobuses también están aprovechando cierto número de tecnologías ITS. Los contestadores permiten a estos vehículos el pago de peajes, la obtención de permisos o licencias y la realización de otras funciones rutinarias mientras se encuentran en movimiento, ahorrando así el tiempo y el gasto de realizar paradas. La recaudación electrónica de peajes para vehículos de pasajeros es una realidad hoy en ciertas áreas metropolitanas.

Está cada vez más claro que construir más carreteras no es la solución a los problemas del transporte. Mediante el uso de equipos informáticos y dispositivos de comunicación, la infraestructura de transporte (sistemas de carretera y los vehículos que los usan) puede pasar a ser más inteligente, y, por lo tanto, reducir los atascos, disminuir las emisiones de los vehículos en tráfico intermitente, reducir el tiempo de viaje, aumentar la capacidad de las carreteras existentes y hacer más seguros los desplazamientos por carretera.

2.12. EL TRANSPORTE COMO PROBLEMÁTICA SOCIAL ²¹¹

La gente generalmente habla del problema del transporte y lo define por aquellas cosas que no le gustan.

Lo que no les gusta es algo que debería solucionarse y es así como se transforma en una meta.

Como el problema del transporte es relacionado con nosotros, es posible que cambie de acuerdo a los cambios de nuestros puntos de vista. Muchos de nuestros puntos de vista son constantes (necesidades físicas) pero otros son modificados por los cambios tecnológicos, porque vivimos en lugares diferentes, porque nuestra situación económica cambia, etc.

²¹¹ Chuquiguanga Yanayaco, N. (2014). Tesis: Proyección del terminal terrestre de Piura. Universidad Nacional de Piura, Piura.

En un momento determinado, podemos decir que el problema del transporte es "la suma de las cosas que a la gente no le gusta acerca del transporte". Esta definición incluye muchas cosas, pero podemos rescatar aquéllas que son, sin lugar a dudas, las que la sociedad como un todo rechaza:

2.12.1. Accidentes ²¹²

Los accidentes son la parte más dramática del problema del transporte. Los accidentes nunca podrán ser eliminados completamente, ellos ocurren cuando los individuos hacen evaluaciones erradas sobre las condiciones imperantes, viajan por calles y/o carreteras que no tienen la señalización adecuada, etc. Podemos decir que los accidentes ocurren cuando los conductores cometen infracciones de tránsito o cuando hacen erradas evaluaciones de las condiciones imperantes en la vía.

Las erradas condiciones tienen su base en varias situaciones, tales como el uso de algunos fármacos, ingerir alcohol, el uso de drogas, el cansancio, el stress, etc. El alcohol y las drogas producen en las personas una reducción del tiempo de reacción lo cual les impide tomar una acción adecuada oportunamente.

2.12.2. El alcohol

El alcohol es un depresor del sistema nervioso central, altera los mecanismos de control inhibitorios del cerebro y las tareas complejas o no bien aprendidas.

Los jóvenes tienden a sentirse desinhibidos, menos tensos y ansiosos: se incurre en errores de juicio, se altera la capacidad de atención, de retención y de procesamiento cognitivo. A medida que sube la concentración sanguínea de alcohol, se altera la coordinación motora y se prolonga el tiempo de reacción.

El alcohol es una droga que produce distintos efectos físicos en el organismo del ser humano y en su conducta. Ingerido el alcohol produce los siguientes efectos:

²¹² Estacionamientos – accidentes de tránsito. Recuperado de <http://documents.mx/documents/estacionamientos559ab9aace3f0.html>

- Perturba la razón y el juicio
- Retarda los reflejos
- Dificulta el hablar y el control muscular
- Provoca la pérdida del equilibrio
- Disminuye la agudeza visual y auditiva
- Relaja y disminuye la ansiedad.

En definitiva, dificulta la capacidad de reacción, ello es extremadamente serio para un conductor ya que aumenta el riesgo de accidentes.

2.12.3. Congestión²¹³

Congestión representa dos formas significativas de despilfarro. Excesivo costo de operación y de tiempo. El excesivo costo de operación es fácilmente medible. Un automóvil viajando a una velocidad media de 10 KPH, debido a la congestión, efectúa varias detenciones y puesta en movimiento. En contraste el mismo vehículo movilizándose a una velocidad media de 45 KPH, tiene un costo de operación de un 50% menor.

Una situación similar ocurre con los costos de la locomoción colectiva, lo que significa necesariamente tarifas más altas.

El despilfarro de tiempo inherente a la congestión es universalmente condenado pero su cuantificación social no siempre es fácil. Una estimación del valor del tiempo de un conductor podría ser dada por el conductor que decide pagar un peaje.

²¹³ Chuquiguanga Yanayaco, N. (2014). Tesis: Proyección del terminal terrestre de Piura. Universidad Nacional de Piura, Piura.

2.12.4. Tensión y ruidos: ²¹⁴

La gente que se moviliza viaja bajo tensión. Los pasajeros de la locomoción colectiva deben esperar por estos vehículos, algunas veces bajo malas condiciones de tiempo y/o en áreas poco atractivas. Los viajes por efecto de la congestión son más largos que lo que debería ser y tanto los conductores como los pasajeros sufren sus efectos. Si consideramos a los ciudadanos que viven en áreas adyacentes a la infraestructura veremos que ellos también reciben ciertos efectos, fundamentalmente ruidos. En general el grado de desconfort puede ser tolerado, pero hay lugares y momentos en que éstos alcanzan altos niveles.

2.12.5. Contaminación del aire: ²¹⁵

Con el incremento del número de vehículos a combustión interna en las áreas urbanas, se ha incrementado la contaminación del aire. Los motores a gasolina no son completamente eficientes cuando queman su combustible.

Además de que en nuestro país el parque automotor se encuentra obsoleto y con unidades de transporte viejas que generen mayor contaminación.

Ellos producen vapor de agua, monóxido de carbono, etc. Algunos de estos residuos reaccionan con la luz del sol y producen ozono, uno de los componentes del SMOG.

Algunos de estos contaminantes del aire pueden ser reducidos por medio de elementos que se pueden instalar en automóviles, camiones y buses. Un aspecto fundamental es el control de los gases. Por supuesto que los motores de estos vehículos no son los únicos responsables de la contaminación del aire.

²¹⁴ Chuquiguanga Yanayaco, N. (2014). Tesis: Proyección del terminal terrestre de Piura. Universidad Nacional de Piura, Piura.

²¹⁵ Chuquiguanga Yanayaco, N. (2014). Tesis: Proyección del terminal terrestre de Piura. Universidad Nacional de Piura, Piura.

2.12.6. Falta de accesibilidad: ²¹⁶

Buenos accesos es una forma de libertad, ya que asegura movilidad; por lo tanto, falta de accesibilidad es una limitación de movilidad y la gente lo considera como uno de los problemas del transporte.

Sin accesos, las áreas no pueden ser desarrolladas, la gente tendría dificultades para ir al trabajo, a los hospitales, a los colegios, a centros de recreación, etc.

Los cinco componentes presentados no son los únicos, pero son suficientes para reconocer, por su naturaleza, que ellos no pueden ser solucionados en forma instantánea.

2.13. EL TRANSPORTE EN EL PERÚ²¹⁷

El Perú cuenta con un sistema de transporte terrestre básicamente a través de carreteras las cuales conectan a todas las capitales de departamento y la mayoría de las capitales de las provincias, permitiendo que cualquier ciudadano se pueda movilizar con su vehículo a los principales centros urbanos de este país.

Además, el Perú cuenta con una geografía muy accidentada, teniendo ventajas y desventajas; una gran ventaja es que estas divisiones naturales originan distintos climas y zonas donde la fauna y flora cambian casi de forma radical en pocos kilómetros.

Esto brinda una mayor riqueza para el Perú; sin embargo, dificulta un poco el transporte terrestre.

Lima posee más destinos que las otras provincias de nuestro país siendo el transporte terrestre la principal forma de transporte que hay, y que gracias a la carretera Panamericana atraviesa todo el Perú.

²¹⁶ Chuquiguanga Yanayaco, N. (2014). Tesis: Proyección del terminal terrestre de Piura. Universidad Nacional de Piura, Piura.

²¹⁷ Chuquiguanga Yanayaco, N. (2014). Tesis: Proyección del terminal terrestre de Piura. Universidad Nacional de Piura, Piura.

2.13.1. La red vial en el Perú ²¹⁸

La red vial en el Perú está compuesta por más de 78.000 km de carreteras, organizadas en tres grandes grupos: las carreteras longitudinales, las de penetración y las de enlace. La categorización de las carreteras corre a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú (MTC) y la respectiva nomenclatura puede ser revisada en mapas viales. La mayoría de las rutas están a cargo de PROVIAS, organismo descentralizado del mismo Ministerio que se encarga de mantener y ampliar las vías.

Algunas rutas han sido concesionadas a empresas privadas para su construcción o mejoramiento y el mantenimiento respectivo por un determinado número de años según contrato suscrito con el Estado.

Por la calidad y el tipo de vehículos que las recorre se puede clasificar las vías peruanas en 3 categorías: autopistas, carreteras asfaltadas y caminos afirmados:

Las autopistas cuentan con dos carriles principales y uno de seguridad en cada sentido de circulación, separados por una berma y poseen buena señalización. En el Perú existen cerca de 300 km de autopistas que corresponden a los tramos de acceso norte y sur a Lima a través de la Carretera Panamericana. Gracias a la concesión a empresas privadas de varias rutas, el número de kilómetros superará los 1,000 km en pocos años.

2.13.2. El estado de carreteras en el Perú²¹⁹

Carreteras en la Costa

De muy buena calidad, señalización suficiente y servicios conexos en la mayoría de los casos. La red asfaltada es muy amplia especialmente en las cercanías de las ciudades más pobladas.

²¹⁸ Chuquiguanga Yanayaco, N. (2014). Tesis: Proyección del terminal terrestre de Piura. Universidad Nacional de Piura, Piura.

²¹⁹ Jesús, R. V. (2014). Sistemas de Transporte. Ica, Ica. Obtenido de <https://www.clubensayos.com/TemasVariados/Sistemas-De-Transporte/2059725.html>

Carreteras en la Sierra

De buena calidad con varias vías totalmente asfaltadas y con buenos servicios que permiten traslados seguros a pesar de la agreste geografía; sin embargo, se limita a las áreas urbanas principales, siendo predominante aún las carreteras afirmadas, sobre todo en las zonas rurales.

Las carreteras afirmadas presentan problemas constantes de mantenimiento debido a la presencia de fuertes lluvias, derrumbes y deslizamientos de suelos provocados por las inclemencias de la naturaleza y que generan un peligro para el transporte seguro del pasajero.

Carreteras en la Selva

De muy buena calidad cuando son asfaltadas. Las carreteras afirmadas presentan problemas constantes de mantenimiento debido a la presencia de fuertes lluvias.

2.13.3. Opciones de transporte implementadas en el Perú²²⁰

El Metro: Lima es la única ciudad peruana que está desarrollando un sistema de transporte masivo. Se trata de un tren eléctrico que circula en superficie. Sus obras comenzaron en 1986, pero estando ya muy avanzadas en algunos tramos quedaron 23 años detenidas hasta el día 2 de marzo de 2010, fecha en que se reiniciaron. La primera línea (Línea 1 - etapa 1) estuvo por 1 año con 4 meses y 14 días en remodelación y ampliación. Fue inaugurada oficialmente el 13 Julio de 2011 pero sus operaciones comenzaron el 02 de enero de 2012.

2.13.3.1. El metropolitano

Metropolitano es el nuevo sistema integrado de transporte público para Lima, que cuenta con buses articulados de gran capacidad que circulan por corredores exclusivos, bajo el esquema de autobuses de tránsito rápido BRT (Bus Rapid Transit). El primer corredor del

²²⁰ Chuquiguanga Yanayaco, N. (2014). Tesis: Proyección del terminal terrestre de Piura. Universidad Nacional de Piura, Piura.

Metropolitano conecta Lima Sur con Lima Norte, recorriendo 16 distritos de la ciudad desde Chorrillos hasta Comas. El objetivo de este moderno sistema es elevar la calidad de vida de los ciudadanos, al ahorrarles tiempo en el traslado diario, proteger el medio ambiente, brindarles mayor seguridad, una mejor calidad de servicio y trato más humano, especialmente a gestantes, mujeres con niños en brazo, niños, adultos mayores y personas con discapacidad.

2.13.4. Pasajero²²¹

El pasajero se califica según el tipo de recorrido que realiza.

Pasajero local

Es aquel que emplea el transporte para desplazarse a su centro de trabajo, escuela o para abastecerse de combustibles. Es el que vive dentro de la localidad donde se encuentra el terminal. Para cumplir esta finalidad, emplea las unidades de rutas ya establecidas; estas unidades se pueden localizar dentro o fuera de la terminal o en puntos estratégicos de la ciudad

Pasajero de vacaciones

Es la persona que suspende sus negocios o estudios por algún tiempo para desplazarse a un lugar de recreación para descansar espiritualmente. Por el objeto de su viaje se clasifica en:

- **Por estudio:** Es el individuo que se traslada a un lugar determinado con la finalidad de aprender algún idioma, cultura, costumbre, especialidad académica o laboral.
- **Por descanso:** Viaja para divertirse y visitar generalmente zonas turísticas.
- **Trabajo:** El que asiste a un lugar para iniciar, detener, negociar o cerrar una

²²¹ Chuquiguanga Yanayaco, N. (2014). Tesis: Proyección del terminal terrestre de Piura. Universidad Nacional de Piura, Piura.

Operación comercial. Este pasajero regresa el mismo día.

2.13.5. Movimiento de pasajeros

El movimiento de pasajeros del transporte interprovincial e interdistrital es de más de 1700 pasajeros a diario, el movimiento extraordinario de pasajeros se efectúa en épocas determinadas del año con motivo de: vacaciones, de Semana Santa, días festivos, fiestas patrias, fiestas patronales y en especial para turismo vivencial, etc. Durante estas temporadas incrementa la llegada y salida de buses por lo que a las empresas de transporte interprovincial se les tiene que reordenar y agrupar en un solo espacio, que por lo general es en las afueras del terminal terrestre de la ciudad de Huancabamba en donde se ubican estos buses y utilizan la vía pública como paradero; y sin infraestructura que cuente con las características mínimas para ofrecer un buen servicio de transporte.

2.14. VIALIDAD

Uno de los principales problemas que afectan a las ciudades es la concentración de vehículos en puntos determinados.

Las centrales son parte del género de edificios de comunicaciones que genera un importante movimiento de vehículos y personas. El tránsito también lo ocasionan las personas por la necesidad de desplazarse para realizar sus actividades cotidianas. La concentración de vehículos no debe afectar el tráfico en las calles circundantes ni representar un peligro para los peatones y vehículos que circulen.

La viabilidad perimetral evita la concentración de autobuses en la calle y crea esquema de circulación por escalonamiento, lo que da mayor fluidez al tránsito. Si es posible se creará un circuito interno con un carril para que sirva de estacionamiento de los buses que ingresan cuando es considerable el flujo. El ancho de la acera por donde acceden los autobuses no debe ser menor de 3 metros y contará con caseta de control para verificar las salidas e ingresos.²²²

²²² Parodi. L (2016) voces en el fénix, Transporte automotor interurbano de pasajeros: recuperado de <http://www.vocesenelfenix.com/content/transporte-automotor-interurbano-de-pasajeros>

La planificación del transporte urbano terrestre consiste en la estructuración de un sistema que comunique a los habitantes de las diversas zonas de una ciudad entre sí o con los principales lugares de un país por medios rápidos, eficaces, cómodos y de bajo costo.

Por esto el movimiento de personas y mercancías debe planearse, controlarse y reglamentarse al igual que la edificación que albergará a las instalaciones.

Para que se cumpla esta finalidad, al iniciar el proyecto de investigación se hace primero un estudio urbano sobre el lugar con el fin de optar por una adecuada ubicación y no crear conflictos viales futuros en la determinación de accesos y salidas de los autobuses.

El estudio abarca:

- Plano de la ciudad y ubicación del terreno
- Plano del terreno con curvas de nivel y resistencia
- Aforo vehicular de las calles o avenidas que limiten el terreno.
- Movimiento diario y transporte predominante en la zona.
- Ancho de vialidad circundante: primaria, secundaria, o peatonal.
- Ancho de las calles de acceso al terreno.
- Restricciones de vialidad.
- Uso de suelo
- Equipamiento

La vialidad es el mayor problema por resolver para evitar concentraciones innecesarias de vehículos. En la planificación de una terminal de autobuses se debe establecer el plan de máximo crecimiento con el objeto de adquirir un terreno con la superficie necesaria para construir la terminal por etapas sucesivas.

2.15. ORGANIZACIÓN DE LA OFERTA

Para atender la demanda entre diversas poblaciones y zonas de la ciudad, el servicio regular de pasajeros se divide en primera y segunda clase. Su operación se concesiona por rutas y se sujeta a horarios y corridas fijas. Actualmente las empresas de transporte que ofrecen su servicio se encuentran dispersas en el centro de la ciudad con destinos interprovinciales y en las afueras de la misma con destinos interdistritales.

2.16. INTERVENCIÓN URBANA

La expresión Intervención Urbana es propia de la arquitectura y el urbanismo, se refiere a esos instrumentos que definen las estrategias de crecimiento de una ciudad, a los proyectos que inciden en su transformación. Intervención Urbana, puede ser reconstrucción, renovación, restauración, ampliación, remodelación, regeneración, liberación, consolidación, integración, restructuración, rehabilitación, reciclaje, revitalización, etc. En este sentido la Intervención Urbana se encuentra vinculada al concepto de ciudad, considerada ésta como un lugar que trasciende el hecho arquitectónico, la ciudad como espacio abierto a las actividades económicas, residenciales, al juego, al ocio y el arte conforme la sociedad lo necesite y demande.²²³

La Intervención Urbana es la ordenación de espacios y arquitecturas (en la tradición del urbanismo), o una ordenación de acontecimientos interrelacionados en el tiempo. La ciudad en su análisis ya no es entendida solamente como una estructura funcional, económica y social (en la tradición del planning), o una ordenación de espacios y arquitecturas (en la tradición del urbanismo), o de acontecimientos interrelacionados en el tiempo (en la tradición de la historia urbana); sino que, al decir de M. Sorkin (1992), a partir

²²³ León, M. (1 de septiembre de 2000). Intervención Urbana, Mérida en los 50. Recuperado de http://www.saber.ula.ve/bitstream/123456789/20380/1/merysol_leon.pdf

de estas tradiciones, descifrar los dispositivos de razón de ser, de significación y de sentido de algunos códigos y pautas culturales que organizan las ciudades.

El termino intervención urbana se refiere a el hecho de alterar o modificar un espacio urbano, estas aplicaciones pueden ser aplicadas de diferentes maneras, desde una simple pintura, el reacondicionamiento del espacio a través de nuevas texturas, iluminación, vegetación o agua, hasta complejas intervenciones que modifican por completo el antiguo espacio y lo conjugan con las nuevas construcciones que se levantarán en dicho lugar.

2.17. TURISMO

Para la Organización Mundial del Turismo (OMT), el turismo comprende las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su residencia habitual por menos de un año y con fines de ocio, negocios, estudio, entre otros.²²⁴

El turismo se ha posicionado en una de las actividades económicas a nivel mundial a principios del siglo XXI, aportando beneficios económicos y culturales a nivel internacional e impulsando el desarrollo nacional. Las estadísticas nos dicen que el transporte de pasajeros y el turismo están al frente de todas las categorías de comercio internacional, sosteniendo su crecimiento durante los últimos años.²²⁵

2.18. ANTECEDENTES ECOTURISMO ²²⁶

El ecoturismo es relativamente una actividad turística reciente. Los países precursores y que en la actualidad tienen un posicionamiento bien definido son: Costa Rica, Australia, Kenia.

El termino surge de acuerdo a los estudiosos del ramo entre los años 60 y 70; y empieza a cobrar una fuerza mayor a partir de los años 80 hasta la fecha. Se define

²²⁴ Definición de OMT (Organización Mundial del Turismo)

²²⁵ Sánchez Carreño, M. (2013). Tesis: Hotel Eco turístico- mineral del Monte, Hidalgo. Universidad Nacional Autónoma de México, México.

²²⁶ Sánchez Carreño, M. (2013). Tesis: Hotel Eco turístico- mineral del Monte, Hidalgo. Universidad Nacional Autónoma de México, México.

ecoturismo aquellos viajes que tienen como propósito principal la interacción, conocimiento, y contemplación de la naturaleza y la participación en su conservación. Tienden a realizarse en áreas poco perturbadas por el hombre y suelen incluir prácticas de entendimiento y sensibilización cultural.

En México exigen actualmente proyectos ecoturísticos y de aventura. De los ejemplos más representativos está la Red de Ecoturismo Comunitario de los Tuxtles RECT, tiene origen en el 1997 a unos kilómetros de la ciudad de Catemaco, Veracruz. Es un resultado de las acciones voluntarias de la población local, que busca mejorar sus condiciones de vida, sin perjudicar la riqueza de su medio ambiente a través del ecoturismo como una actividad que consideran más adecuada para contrarrestar la deforestación incontrolada desde los años 40 que tuvo grandes efectos negativos.

El hotel brinda instalaciones sencillas, pero cómodas y limpias. Las instalaciones de selva del marinero tienen capacidad para recibir hasta 40 personas en cabañas: 32 cabañas tipo hostel, con habitación para 4 personas y 2 bungalós familiares para 4 personas cada uno. Además, tiene la capacidad para recibir a 20 personas en zona de acampar.

Las instalaciones del Lago El Apompal, tienen capacidad para recibir hasta 20 personas: 20 en cabaña tipo hostel, con 4 habitaciones para 4 personas y 2 bungalós familiares para 4 personas cada uno. Además, tiene la capacidad para recibir a 20 personas en zona de acampar. Ubicadas a solo unos metros de la selva, las instalaciones del Lago El Apompal, son un lugar para la relajación, convivencia e interacción con la naturaleza y con la gente del lugar.

La ciudad de Huancabamba, cuenta con una extraordinaria diversidad biológica y natural, una gran variedad de ecosistemas, paisajes, y una riqueza arqueológica que no han sido aprovechados de la mejor manera para consolidar el turismo y de esta manera generar empleos en estas comunidades, y algo muy importante es que la conservación de los recursos naturales como gran parte de los atractivos turísticos, puede ser financiada y respaldada por el propio ecoturismo.

Es imprescindible destacar que para destacar su éxito se requiere de una adecuada administración y financiamiento que conduzcan a la conservación de los recursos naturales, los cuales representan su principal atractivo.

2.19. TURISMO ESOTERICO

Es la utilización de conocimientos ancestrales y elementos naturales, todo ello gracias a la diversidad de costumbres, que llevan una estrecha relación con la ecología, pues hizo posible que en la actualidad algunas regiones del Perú, sean lugares muy concurridos por turistas que gustan de experimentar experiencias místicas, practicando ritos culturales del tiempo de los incas. Que fueron desarrollados desde siempre por la sabiduría de las Machi, Chamanes, Sanadores, entre otros tipos de "médicos brujos", quienes han sanado enfermedades sólo utilizando la naturaleza, su energía y conocimiento de la madre tierra.²²⁷

En el siglo XXI se han consolidado nuevas teorías acerca de la relación del hombre con el cosmos y consigo mismo a través de la meditación, el contacto con la naturaleza, la percepción de los sonidos, olores y energías. En América, a pesar de 2000 años de predominio de la religión católica aún persisten en muchas culturas nativas las figuras del curandero, del brujo, del chamán, quienes mantuvieron sus prácticas en la clandestinidad.

Actualmente existe interés por el tema en numerosos segmentos culturales que tienen gran afinidad por la relación de las culturas ancestrales con el cosmos. Norteamericanos y europeos crecientemente se interesan en presenciar y participar en las prácticas de curanderismo de Latinoamérica.

Los productores agropecuarios pueden participar de esta oferta turística que se deriva de la existencia en la zona de un atractivo esotérico ofreciendo servicios diversos. Es claro que quienes mejor están en condiciones de dedicarse a esta propuesta son aquellas personas que participan del rito que practican los visitantes.²²⁸

²²⁷ Recuperado de http://www.kbc-travel.com/es/turismo_mistico_y_esoterico_peru.html

²²⁸ Barrera, E; Muñoz, R. 2003 Manual de turismo rural para micro pequeños y medianos empresarios rurales
Recuperado de http://www.kbc-travel.com/es/turismo_mistico_y_esoterico_peru.html

CAPITULO 3



ESTUDIO DEL TRANSPORTE INTERPROVINCIAL E INFRAESTRUCTURA TURÍSTICA

TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO DE ARQUITECTO

PROPUESTA DE TERMINAL TERRESTRE INTERDISTRITAL E INTERPROVINCIAL CON
HOTEL TURISTICO EN LA CIUDAD DE HUANCABAMBA

CAPITULO 3

ESTUDIO DEL TRANSPORTE INTERPROVINCIAL E INFRAESTRUCTURA TURÍSTICA

3.1 DELIMITACION Y UBICACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO

Los servicios de transporte terrestre en la provincia de Huancabamba, de manera similar al resto de la región, se proveen mediante empresas de carga y pasajeros pertenecientes al sector público y privado, estos servicios mantienen una intensa actividad de intercambio principalmente con las provincias de Piura y Chiclayo a través de la carretera panamericana (Huancabamba- canchaque – Piura), que las integra con la ciudad del mismo nombre; es explicable que este tráfico se deba a la ubicación estratégica que ostenta y que le permite ser punto de confluencia de flujos económicos y turísticos que provienen de la Región Norte del país y del mundo.

También existe una intensa actividad de intercambio de pasajeros con las provincias de san Ignacio y Jaén. Con el resto de localidades de la provincia, las comunicaciones son menos fluidas y se efectúan a través de carreteras afirmadas o trochas carrozables.

Debido entre otras razones al notable crecimiento de la actividad turística en la ciudad de Huancabamba, al incremento de la capacidad de profesores en los colegios, y de personal de salud en zonas rurales, se genera un fuerte incremento de la demanda por los servicios de transportes en general y por el transporte de pasajeros en particular, esto ha motivado la aparición de nuevas empresas proveedoras de este servicio, así como la inversión en mayor flota vehicular en las mismas, generando también puestos de trabajo.

Al respecto, este sector productivo requiere un nuevo Terminal Terrestre Moderno y Funcional que proporcione la plataforma para una adecuada prestación del servicio, brindándolo con la seguridad y las comodidades de una ciudad turística, condiciones hacia las que Huancabamba se proyecta rápidamente.

3.2. TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE HUANCABAMBA

El transporte público en la ciudad de Huancabamba se subdivide en: Transporte urbano, interurbano, interdistrital y transporte interprovincial que comprende el uso de ómnibus, buses, minibús, minivan, camionetas, combis, autos y mototaxis que moviliza a más de 1700 pasajeros diarios siendo el flujo más importante desde la ciudad de Piura, Chiclayo y Lima hacia Huancabamba y viceversa. También existen los camiones de carga pesada, que hacen transporte de pasajeros y de mercancías hacia los destinos antes mencionados.

El transporte urbano es referido al transporte de pasajeros y bienes dentro de la ciudad. En la ciudad de Huancabamba el parque automotor que presta el servicio son los mototaxis. Estas unidades no se encuentran sujetas a un control efectivo por la Policía de Tránsito de la Municipalidad Provincial. Esta ha regulado el servicio de transporte de vehículos menores (Mototaxis) a través de la ordenanza municipal N° 027-2005-MPH. Existiendo mototaxis debidamente habilitadas para brindar el servicio, y mototaxis informales no registrados que son conducidas sin la debida precaución, no respetan el sentido del tránsito de las calles e invaden las vías públicas como paraderos.

Por el tamaño de la ciudad, las condiciones del clima, y de la poca cantidad de automóviles, los mototaxis se han convertido es un modo de transporte alternativo para la ciudad, que se debe ordenar y regular.

El transporte interurbano se refiere al traslado de pasajeros y bienes entre la ciudad de Huancabamba y los demás centros poblados de la Provincia. El servicio lo brindan autos, combis y camionetas organizados en 41 empresas de transporte. Este servicio de transporte utiliza la vía pública como paradero y terminal para embarcar y desembarcar pasajeros. Cuenta con varias rutas para su recorrido interdistrital.

La ruta 1 (Huancabamba - Piura) tiene su terminal en la calle centenario. La ruta 2 (Huancabamba - sonda) tienen ubicados su respectivo paradero en la intersección Prolongación Dos de Mayo y Malecón Héroes del Cenepa, pero no cumplen con la ordenanza y se ubican en la prolongación de la calle Unión con calle Porvenir. La ruta 3

(Huancabamba – sondorillo) tienen ubicados su respectivo paradero en la intersección de la Avenida Ramón Castilla y Avenida Aquiles Escala. La ruta 4 (Huancabamba – Cruz Chiquita) tiene ubicados su respectivo paradero en la intersección de la Avenida Ramón Castilla y Avenida Aquiles Escala, pero tampoco cumplen con la ordenanza y se ubican en la calle morropón, cerca al mercado de la ciudad. La ruta 5 (Huancabamba – Ulpamache) tiene ubicados su respectivo paradero en el ovalo de Ramón Castilla según la ordenanza municipal, pero se ubican actualmente cruzando el puente nuevo de la ciudad de huancabamba. La ruta 6 (Huancabamba – Salalá) tiene ubicados su respectivo paradero en playa de estacionamiento, rampa número 2, terminal terrestre de pasajeros. La ruta 7 (Huancabamba, Sapalache, El Carmen) tiene su paradero inicial en la intersección de la calle Grau, con Morropón y San Martín.

El transporte interprovincial se refiere al traslado de pasajeros y bienes entre la ciudad de Huancabamba y el resto del país. El servicio se brinda a través de ómnibus y microbuses en cinco empresas interprovinciales ubicadas en el terminal terrestre hacia la ciudad de Piura, las cuales emplean un aproximado de 8 horas de viaje. También existen otras 3 empresas que brindan el servicio de transporte de pasajeros a la ciudad de Piura a través de autos particulares y minivan, las cuales emplean un aproximado de 5 horas de viaje, los cuales trabajan desordenadamente, no cumplen con las normas de tránsito; embarcando y desembarcando pasajeros en la vía pública, provocando congestión y desorden vehicular, especialmente en la calle centenario, cerca al terminal terrestre de la ciudad, lugar donde lo utilizan como paradero.

El transporte interprovincial hacia las provincias de San Ignacio y Jaén se da a través de minivan y camionetas, utilizando como terminales lugares alquilados para dicho uso, que no tienen las condiciones mínimas para tal función, como salas de espera, SS.HH. para público, zona de embarque y desembarque, entre otros servicios.

3.3. SITUACION ACTUAL

En la Provincia de Huancabamba, la deficiente infraestructura para el servicio de transporte interprovincial y la falta de espacios para el embarque y desembarque de servicio interdistrital, ha provocado que se invadan las vías públicas para tal fin, generando desorden

en la ciudad. Las únicas empresas que brindan el servicio de transporte interprovincial de traslado de pasajeros, que cuentan con un terminal en la calle centenario, barrio de La Villa, son cinco empresas de buses, que con el paso del tiempo ha sobrepasado su capacidad para cubrir toda la demanda de vehículos de transporte que actualmente cobija la ciudad en épocas de máxima demanda, y sus servicios brindados al usuario no son los mejores debido a su falta de implementación. Esto ha hecho que aparezcan nuevas empresas informales de autos pequeños (minivan) que utilicen las áreas exteriores al terminal para ofrecer su servicio de transporte interprovincial a la ciudad de Piura, con el fin de cubrir la demanda del servicio, invadiendo la vía pública, generando desorden en el peatón, en el tránsito vehicular y en la imagen de la ciudad.

Esta concentración de personas en lugares no adecuados, no autorizados y no controlados, provocan informalidad generalizada. Al no tener áreas adecuadas para el embarque y desembarque de pasajeros, se han tomado las calles urbanas como zonas de estacionamiento de los vehículos, generando caos en el sistema de transporte de la ciudad.

Por el contrario, las empresas que brindan servicio de transporte interdistrital han tomado como terminales a las vías públicas. Estos paraderos se encuentran dispersos por la ciudad, usan las vías y espacios públicos que se encuentran en las salidas de su destino para abordar y desembarcar pasajeros, con el fin de cubrir la demanda del servicio. El interés por brindar este servicio genera un desorden potencial con el tráfico de personas y vehículos dentro de la ciudad.

Las zonas usadas actualmente como terminales, locales alquilados y adaptados a terminal por parte de las empresas de transporte interdistrital evidencian a su interior un problema mayor, por no tener un servicio de flujos de vehículos funcional que brinde al pasajero zonas delimitadas de compra de boletos de viaje, zonas de espera, embarque, desembarque, sistemas de iluminación adecuados, buena distribución de las unidades de transporte que llegan y salen del local, zonas de seguridad, áreas de entrega de equipajes, áreas de entrega de encomiendas, entre otros servicios; todo ello sumado a que dichos locales son alquilados por las empresas de transporte, las cuales no tienen intención de hacer cambios y mejoras para brindar mejores servicios al pasajero, dando como resultado un panorama desolador e insoluble que hoy afronta la Provincia de Huancabamba.

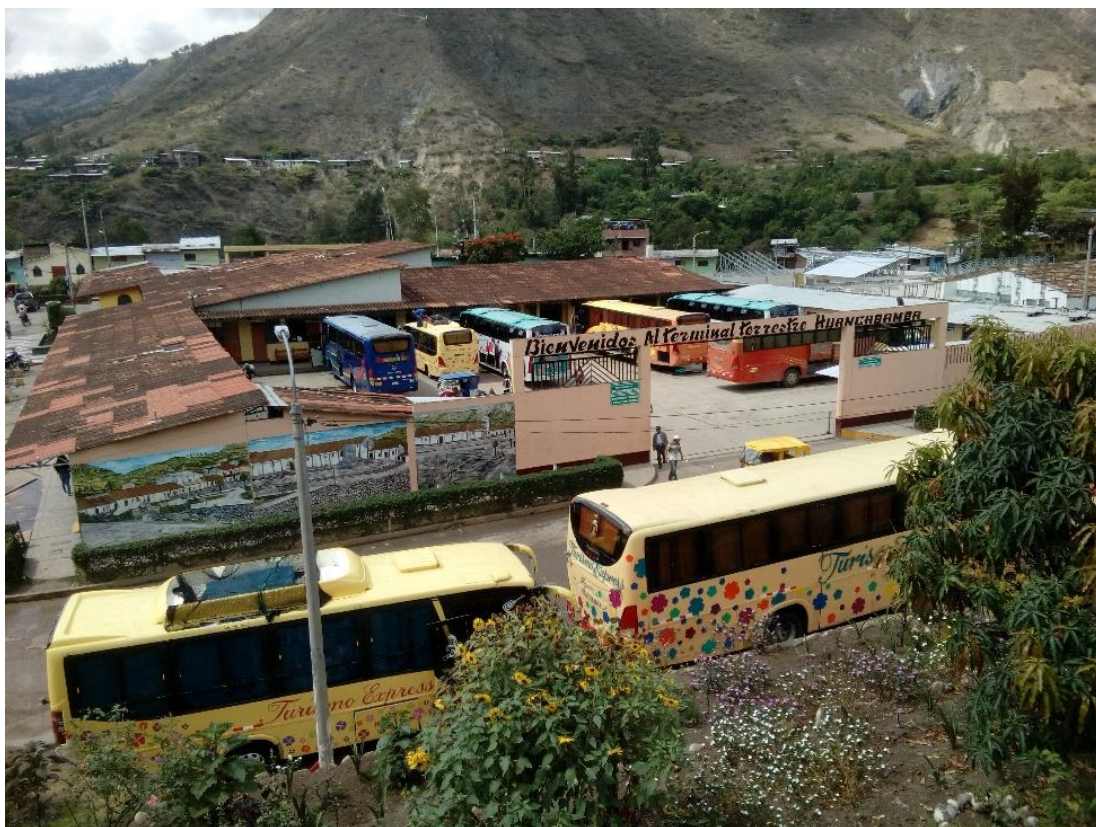


Figura 3. 1. Terminal Terrestre De Huancabamba

Fuente: elaboración propia



Figura 3. 2. Paradero de empresas que brindan en servicio de transporte interprovincial en las afueras del terminal terrestre.

Fuente: elaboración propia



Figura 3. 3. Paradero De Empresas Que Brindan El Servicio Interprovincial utilizan la Calle Centenario como terminal de transporte de pasajeros. 2017

Fuente: elaboración propia



Figura 3. 4. Embarque y desembarque de pasajeros en vía pública - calle centenaria.

Fuente: elaboración propia



Figura 3. 5. Terminal Interprovincial, Huancabamba Querido SRL- Calle Morropón
 Fuente: Elaboración propia



Figura 3. 6. Calle Morropón- Zona Salida De Vehículos De Terminal Interprovincial
 Fuente: Elaboración propia

Otro problema, es la informalidad con que las empresas de transporte interprovincial e interdistrital trabajan en la provincia, si bien existen algunas que cuentan con ciertos permisos hasta el año 2018 por parte de la oficina de circulación Vial de la municipalidad provincial de Huancabamba, la gran mayoría no lo está y por ser piratas en las zonas de los llamados paraderos, provocan un desorden descontrolado, por la presencia de colectivos, autos de personas individuales que se incorporan a la oferta de servicio, sin estar sujetas a ningún tipo de control por parte de las autoridades de transporte locales.

En la ciudad de Huancabamba ha proliferado la presencia de paraderos informales de autos y mototaxis debido a la demanda de personas que solicitan este servicio y a la necesidad de la población de generarse un empleo, que en los últimos diez años ha sido su mejor opción para solventarse económicamente.

Por el contrario, las empresas que brindan el servicio de transporte interdistrital han tomado como terminales las vías públicas que se encuentran a la salida de su destino, para embarcar y desembarcar pasajeros. Excepto algunas empresas que han alquilado locales dentro de la ciudad para usarlos como terminal, con el fin de cubrir la demanda del servicio hacia determinado sector, pero estos no presentan accesos adecuados para el embarque y desembarque de pasajeros, no tienen salas de espera, ni tampoco señalización para la circulación interna y externa. Todo esto genera un desorden con el tráfico de personas y vehículos dentro de la ciudad, además de la incorporación de vehículos piratas en las zonas de los llamados paraderos que no son controlados por las autoridades locales para ordenar el transporte terrestre y por el contrario todo esto genera desorden y deterioro de la imagen de la ciudad.

3.4. TIPO DE TRANSPORTE

3.4.1. Servicio interprovincial

El servicio de transporte interprovincial de carga y pasajeros se da a través de buses y microbuses a Piura; autos y minivan también a Piura; camionetas, combis y minivan a san Ignacio y Jaén. El terminal terrestre de la ciudad tiene un total de 5 empresas debidamente inscritas y con implementación adecuada para funcionar como tal, existiendo no obstante

paraderos informales de 4 empresas de transporte turístico que brindan el servicio con la misma ruta y que crean malestar entre estas que están debidamente inscritas y organizadas dentro de un predio. Estas brindan servicio interprovincial a Piura y Chiclayo.

A las provincias de san Ignacio y Jaén son 5 empresas de transporte terrestre turístico que usan locales alquilados para terminal, pero que no cumplen con los requisitos mínimos para funcionar como terminal.

3.4.1.1. Empresas de Servicio de Transporte interprovincial

A continuación, se muestran algunas fotos de los paraderos de ruta interprovincial y un análisis de estos con sus características respectivas.



Figura 3. 7. Paradero de empresas que brindan servicio interprovincial a Piura en minivan.

Fuente: Elaboración propia



Figura 3. 8. Terminales De Transporte Interprovincial- Huancabamba - San Ignacio – Jaén

Fuente: Elaboración propia



Figura 3. 9. Terminal terrestre de Huancabamba- Ruta Huancabamba-Piura

Fuente: Elaboración propia



Figura 3. 10. Terminal terrestre de Huancabamba- Ruta Huancabamba-Piura

Fuente: Elaboración propia



Figura 3. 11. Terminales De Transporte Interprovincial- Huancabamba - San Ignacio – Jaén

Fuente: Elaboración propia



Figura 3. 12. Terminales De Transporte Interprovincial- Huancabamba - San Ignacio – Jaén

Fuente: Elaboración propia



Figura 3. 13. Terminales De Transporte Interprovincial- Huancabamba - San Ignacio – Jaén

Fuente: Elaboración propia



Figura 3. 14. Terminales De Transporte Interprovincial- Huancabamba - San Ignacio – Jaén

Fuente: Elaboración propia



Figura 3. 15 Paradero de empresas que brindan servicio interprovincial a Piura en minivan.

Fuente: Elaboración propia



Figura 3. 16. Terminales De Transporte Interprovincial- Huancabamba - San Ignacio – Jaén

Fuente: Elaboración propia

Cuadro 3. 1. Análisis De Transporte Terrestre Interprovincial. Ruta Huancabamba- Piura

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE													
NOMBRE DE EMPRESA DE TRANSPORTE	RUTA	NUMERO DE UNIDADES	MEDIO DE TRANSPORTE: BUS, AUTO, CAMIONETA, ETC	NUMERO DE SALIDAS DIARIAS	HORARIO DE SALIDA	SALIDAS: DIARIA, INTERDIA, SEMANAL	COSTO (\$/)	TIEMPO O ÉPOCA DE MAYOR DEMANDA	TIEMPO O ÉPOCA DE MENOR DEMANDA	TIPO DE SERVICIO: INTERPROV., INTERDIST., TURISTICO	UBICACIÓN DE PARADERO O TERMINAL	MOVIMIENTOS DE PASAJEROS DIARIOS	PASAJEROS MAXIMA EN DEMANDA
EMPRESA VIRGEN DEL CARMEN	SAPALACHE-HUANCABAMBA-PIURA	3	MINIBUS	2	4:30 a.m. 3:00 p.m.	DIARIA	20	ENERO, JULIO, DICIEMBRE	RESTO DE MESES	INTERPROVINCIAL	CALLE CENTENARIO	68	102
EMPRESA TURISMO EXPRESS	SONDOR-HUANCABAMBA-PIURA	10	MINIBUS	5	4:00 a.m.	DIARIA	20	ENERO, JULIO, DICIEMBRE	RESTO DE MESES	INTERPROVINCIAL	CALLE CENTENARIO	200	300
					7:30 a.m.								
					10:30 a.m.								
					1:00 p.m.								
EMPRESA SAN PEDRO Y SAN PABLO	HUANCABAMBA-PIURA	7	MINIBUS	3 EXCEPTO EL MARTES SOLO HAY 2	7:30 a.m.	DIARIA	20	ENERO, JULIO, DICIEMBRE	RESTO DE MESES	INTERPROVINCIAL	CALLE CENTENARIO	130	160
					1:00 p.m.								
					6:00 p.m.								
EMPRESA TURISMO CIVA	HUANCABAMBA-CHICLAYO	4	BUS	1-CHICLAYO	7:30 a.m.	DIARIA	20	ENERO, JULIO, DICIEMBRE	RESTO DE MESES	INTERPROVINCIAL	CALLE CENTENARIO	45	45
					12:00 p.m.								
EMPRESA EL PESCADITO	HUANCABAMBA-PIURA	2	MINIBUS	1	7:00 a.m.	DIARIA	20	ENERO, JULIO, DICIEMBRE	RESTO DE MESES	INTERPROVINCIAL	CALLE CENTENARIO	29	29
TOTAL = 5 EMPRESAS		26				14 SALIDAS DIARIAS						562	726

Fuente: Elaboración Propia

La información recolectada ha sido brindada directamente de cada empresa de transporte. Los buses son de 44 y 45 asientos y los minibus son de 29 y 34 asientos. El tiempo de viaje son 8 horas aproximadamente. Los días que hay mayor demanda son los días festivos y aniversario de la provincia. La capacidad del terminal en épocas de mayor demanda se cubre totalmente, quedando incluso vehículos estacionados en las afueras del terminal.

Cuadro 3. 2. Análisis De Transporte Terrestre Interprovincial. Ruta Piura – Huancabamba

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE													
NOMBRE DE EMPRESA DE TRANSPORTE	RUTA	NUMERO DE UNIDADES	MEDIO DE TRANSPORTE: BUS, AUTO, CAMIONETA, ETC	NUMERO DE SALIDAS DIARIAS	HORARIO DE SALIDA	SALIDAS: DIARIA, INTERDIA, SEMANAL	COSTO (\$/)	TIEMPO O ÉPOCA DE MAYOR DEMANDA	TIEMPO O ÉPOCA DE MENOR DEMANDA	TIPO DE SERVICIO: INTERPROV., INTERDIST., TURISTICO	UBICACIÓN DE PARADERO O TERMINAL	MOVIMIENTOS DE PASAJEROS DIARIOS	PASAJEROS MAXIMA EN DEMANDA
EMPRESA VIRGEN DEL CARMEN	PIURA - HUANCABAMBA	3	MINIBUS	2	7:00 a.m. 1:00 p.m.	DIARIA	25	ENERO, JULIO, DICIEMBRE	RESTO DE MESES	INTERPROVINCIAL	CALLE CENTENARIO	68	102
EMPRESA TURISMO EXPRESS	PIURA - HUANCABAMBA-SONDOR	10	MINIBUS	3		DIARIA	25	ENERO, JULIO, DICIEMBRE	RESTO DE MESES	INTERPROVINCIAL	CALLE CENTENARIO	135	300
					7:30 a.m.								
					2:00 p.m.								
					6:30 p.m.								
EMPRESA SAN PEDRO Y SAN PABLO	PIURA - HUANCABAMBA	7	MINIBUS	2	8:00 a.m.	DIARIA	25	ENERO, JULIO, DICIEMBRE	RESTO DE MESES	INTERPROVINCIAL	CALLE CENTENARIO	90	160
					6:00 p.m.								
EMPRESA TURISMO CIVA	CHICLAYO-HUANCABAMBA	4	BUS	1-CHICLAYO	10:00 a.m.	DIARIA	25	ENERO, JULIO, DICIEMBRE	RESTO DE MESES	INTERPROVINCIAL	CALLE CENTENARIO	45	45
					6:00 p.m.								
EMPRESA EL PESCADITO	PIURA - HUANCABAMBA-SALALÁ	2	MINIBUS	1	7:00 a.m.	DIARIA	25	ENERO, JULIO, DICIEMBRE	RESTO DE MESES	INTERPROVINCIAL	CALLE CENTENARIO	29	29
TOTAL = 5 EMPRESAS		26				11 SALIDAS DIARIAS						457	726

Fuente: Elaboración Propia

La información recolectada ha sido brindada directamente cada empresa de transporte. Los buses son de 44 y 45 asientos y los minibuses son de 29 y 34 asientos. Los usuarios de pasajeros son mayormente turistas, trabajadores, profesores, entre otros. El tiempo de viaje son 8 horas aproximadamente. Las fechas que hay mayor demanda son semana santa, 28 de julio, navidad, año nuevo y aniversario de la provincia.

La capacidad del terminal en épocas de mayor demanda se cubre totalmente, quedando incluso vehículos estacionados en las afueras del terminal.

Cuadro 3.3. Análisis De Transporte Terrestre Interprovincial. Ruta Huancabamba – Piura

Cuadro 3.3: Análisis De Transporte Terrestre Interprovincial Ruta Huancabamba - Piura													
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE													
NOMBRE DE EMPRESA DE TRANSPORTE	RUTA	NUMERO DE UNIDADES	MEDIO DE TRANSPORTE : BUS, AUTO, CAMIONETA, ETC	NUMERO DE SALIDAS DIARIAS	HORARIO DE SALIDA	SALIDAS: DIARIA, INTERDIA RIA, SEMANAL , ETC	COSTO (\$)	TIEMPO O ÉPOCA DE MAYOR DEMANDA	TIEMPO O ÉPOCA DE MENOR DEMANDA	TIPO DE SERVICIO: INTERPROV., INTERDIST., TURISTICO	UBICACIÓN DE PARADERO O TERMINAL	MOVIMIEN TO DE PASAJEROS DIARIOS	PASAJERO MAXIMA DEMANDA
TRANSPORTE TURISTICO CHULE	HUANCABAMBA-PIURA	10	MINIVAN	10	CADA HORA, SEGÚN MOVIMIEN TO	DIARIA	30	ENERO, JULIO, DICIEMBRE	RESTO DE MESES	INTERPROVIN CIAL	CALLE CENTENARIO	90	106
MAICOL TOURS S.A.C	HUANCABAMBA-LAS HUARINGAS	3	MINIVAN	3	1	3 VECES SEMANAL	15	ENERO				11	22
					5:00 a.m.								
					7:00 a.m.								
					2:00 p.m.								
					6:00 p.m.								
	HUANCABAMBA - PIURA				DIARIA		30		RESTO DE MESES	INTERPROVIN CIAL	CALLE CENTENARIO	30	33
SERVICIO TURISTICO SECTOR CRUZ DE CHALPON	HBBA-SALALÁ	2	MINIVAN	2	SEGÚN MOVIMIEN TO	DIARIA	200	ABRIL					
	HBBA-PIURA						300	MAYO					
	HBBA-MANCORA						800	JUNIO					
	HBBA- PAITA						400	JULIO					
	HBBA-SULLANA						400	AGOSTO					
	HBBA												
	CATACAOS						400	SETIEMBRE					
								NOVIEMBRE					
								DICIEMBRE	ENERO	INTERPROVIN CIAL	CALLE CENTENARIO	7	27
TOTAL = 3 EMPRESAS		15		16				SALIDAS DIARIAS				138	188

Fuente: Elaboración Propia

La información recolectada ha sido brindada directamente de las oficinas de cada empresa de transporte. La empresa Chule tiene 9 minivan de 11 pasajeros y 1 de 16 pasajeros. Los usuarios de pasajeros son mayormente turistas, trabajadores, profesores.

El tiempo de viaje son 5 horas aproximadamente. Los días que hay mayor demanda son semana santa, 28 de julio, navidad, año nuevo y aniversario de la provincia. La empresa servicio turístico sector cruz de Chalpon tiene 1 minivan de 11 pasajeros y 1 de 16 pasajeros. Además, cobra por carrera realizada.

Estas empresas usan un local alquilado para venta de boletos y la vía pública como terminal para embarque y desembarque de pasajeros.

La ruta de Piura - Huancabamba es igual a la ruta de Huancabamba – Piura, teniendo el mismo movimiento de pasajeros.

Cuadro 3. 4. Análisis De Transporte Terrestre Interprovincial. Ruta Huancabamba – Jaén

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE													
NOMBRE DE EMPRESA DE TRANSPORTE	RUTA	NUMERO DE UNIDADES	MEDIO DE TRANSPORTE:	NUMERO DE SALIDAS	HORARIO DE SALIDA	SALIDAS: DIARIA, INTERDIA, SEMANAL, COSTO (\$/)	TIEMPO O ÉPOCA DE MAYOR DEMANDA	TIEMPO O ÉPOCA DE MENOR DEMANDA	TIPO DE SERVICIO: INTERPROV., INTERDIST., TURISTICO	UBICACIÓN DE PARADERO O TERMINAL	MOVIMIENTO PASAJEROS EN DIARIOS	MOVIMIENTO PASAJEROS MAXIMA DEMANDA	
		TOTAL ES	CAMIONETA, ETC	SALIDAS DIARIAS									
SERVICIO TURISTICO HUANCABAMBA QUERIDO	HUANCABAMBA	6 CAMIONETAS, 4 MINIVAN	JAEN	4		0	ABRIL, MAYO, JUNIO, JULIO, AGOSTO Y SETIEMBRE	RESTO DE MESES	INTERPROVINCIAL	CALLE MORROPON S/N	20	40	
	TACONAS					20							
	TAMBORAPA					25							
	PANCHIA					25							
	CHURUYACU					30							
	CATAHUA					35							
	COCHALAN					40							
	TAMBORAPA					40							
	JAEN					50							
	JAEN					50							
SERVICIO TURISTICO LAS HUARINGAS	HUANCABAMBA	2 AUTOS, 18 MINIVAN, 5 CAMIONETAS	JAEN	3	2:00 p.m.	0	MARZO, ABRIL, MAYO, JUNIO, JULIO, AGOSTO, SETIEMBRE, OCTUBRE Y DICIEMBRE	RESTO DE MESES	INTERPROVINCIAL	CALLE MORROPON 336	18	30	
	SALALÁ					7							
	CHULUCANAS					15							
	PORVENIR					15							
	TALANEO					15							
	SICCE					15							
	HUAQUILLAS					20							
	ALAN GARCIA					25							
	TAMBILLO					25							
	RUTA 1 COIPA					25					14	20	
	SONDOR					4							
	TABACONAS					20							
	PANCHIA					25					24	30	
	CHURUYACO					25							
	CATAHUA					30							
	PACAYPTE					40					6	10	
	SOCHALAN					40							
	SAN IGNACIO					50							
	JAEN					50							
TOTAL = 2 EMPRESAS		35									82	130	

Fuente: Elaboración Propia

La empresa servicio turístico Huancabamba querido tiene 6 camionetas de 5 asientos y 4 minivan de 8 asientos.

La empresa servicio turístico las huaringas tiene 1 auto station wagon, 1 auto probox, 5 minivan, 5 camionetas y 13 susuki.

Las salidas son según movimiento de pasajeros.

La ruta de regreso es igual, teniendo el mismo movimiento de pasajeros.

Cuadro 3. 5. Análisis De Transporte Terrestre Interprovincial. Ruta Huancabamba – Jaén

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE													
NOMBRE DE EMPRESA DE TRANSPORTE	RUTA	NUMERO DE UNIDADES	MEDIO DE TRANSPORTE: BUS, AUTO, CAMIONETA, ETC	NUMERO DE SALIDAS DIARIAS	HORARIO DE SALIDA	SALIDAS: DIARIA, INTERDIA, SEMANAL, ETC	TIEMPO O ÉPOCA DE MAYOR DEMANDA	TIEMPO O ÉPOCA DE MENOR DEMANDA	TIPO DE SERVICIO: INTERPROV., INTERDIST., TURISTICO	UBICACIÓN DE PARADERO O TERMINAL	MOVIMIENTO DE PASAJEROS	PASAJEROS DIARIOS EN MAXIMA DEMANDA	MOVIMIENTO DE PASAJEROS
CRUZ CHIQUITA	HUANCABAMBA												
	TABACONAS												
	TAMBORAPA												
	CHARAPE												
	PANCHIA		3 MINIVAN		7:00 a.m.								
	LINDEROS		2 CAMIONETAS		11:00 a.m.								
	CHURUYACU				3:00 p.m.								
	CATAHUA												
	COCHALAN												
	PUENTE												
	TAMBORAPA												
	JAEN	5		3		DIARIOS	45	50	MAYO, JUNIO, JULIO, AGOSTO, SEPTIEMBRE, OCTUBRE	RESTO DE MESES	INTERPROVINCIAL	CALLE MORROPON	20
	JAEN												36
RIO TABACONAS S.R.L.	HUANCABAMBA												
	TABACONAS												
	TAMBORAPA												
	CHARAPE												
	PANCHIA		26 MINIVAN		5:00 a.m.								
	LA BERMEDA		13 CAMIONETA		2:00 p.m.								
	GUAYABAL		3 MINIBUS		5:00 p.m.								
	PUERTO SAN FRANCISCO			3									
	LINDEROS			DIARIAS, EL									
	CHURUYACU			MARTES									
	COCHALAN			SOLO 2									
	JAEN	42		DIARIAS		DIARIOS	50	40	MAYO, JUNIO, JULIO, AGOSTO, SEPTIEMBRE, OCTUBRE	RESTO DE MESES	INTERPROVINCIAL	CALLE MORROPON	12
	JAEN												60
TOTAL = 2 EMPRESAS		47		6								32	96

Fuente: Elaboración Propia

La empresa Cruz Chiquita tiene 3 minivan y 2 camionetas.

La empresa Rio Tabaconas tiene 26 minivan, 13 camionetas y 3 minibus.

Las salidas son según movimiento de pasajeros. La ruta de regreso es igual.

Estas empresas usan un local alquilado como terminal para embarcar y desembarcar pasajeros, faltando mayor capacidad, infraestructura y servicios brindados al pasajero. Además, no cuentan con salas de espera, zonas de embarque y desembarque, ni SS.HH., para el público.

Cuadro 3. 6. Análisis De Transporte Terrestre Interprovincial. Ruta Huancabamba – San Ignacio

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE													
NOMBRE DE EMPRESA DE TRANSPORTE	RUTA	NUMERO DE UNIDADES	MEDIO DE TRANSPORTE: BUS, AUTO, CAMIONETA, ETC	NUMERO DE SALIDAS DIARIAS	HORARIO DE SALIDA	SALIDAS: DIARIA, INTERDIA, RIA, SEMANAL, ETC	TIEMPO O ÉPOCA DE MAYOR DEMANDA	TIEMPO O ÉPOCA DE MENOR DEMANDA	TIPO DE SERVICIO: INTERPROV., INTERDIST., TURISTICO	UBICACIÓN DE PARADERO O TERMINAL	MOVIMIENTOS PASAJEROS EN DIARIOS	PASAJEROS EN MAXIMA DEMANDA	
TURISMO ÁNGEL DIVINO	HUANCABAMBA					0							
	SONDOR					5							
	TABACONAS					10							
	TAMBORAPA					15							
	EL CHAUPE					20							
	IGUAMACA					30							
	SAN IGNACIO			1		40					11	25	
	HUANCABAMBA		4 COMBIS			0							
	SONDOR					5							
	TABACONAS					15							
	TAMBORAPA					20							
	PUEBLO					25							
	PANCHIA					30							
	CHURUYACU					35							
EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO VALLE DEL SANTUARIO SRL	HUANCABAMBA					0							
	SONDOR					5							
	TABACONAS					10							
	TAMBORAPA					15							
	PUEBLO					20							
	PANCHIA					25							
	CHURUYACU					30							
	COCHALAN					35							
	PUERTO TAMBORAPA					40							
	CIRHUELO					45							
	SAN IGNACIO	4		1	8:30 a.m.	DIARIOS	ABRIL, MAYO	FEBRERO, MARZO	INTERPROVINCIAL	CALLE SANTA RITA 554	13	30	
	HUANCABAMBA					0							
	SONDOR					5							
	TABACONAS					10							
	TAMBORAPA					15							
EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO VALLE DEL SANTUARIO SRL	HUANCABAMBA					0							
	SONDOR					5							
	TABACONAS					10							
	TAMBORAPA					15							
	PUEBLO					20							
	PANCHIA					25							
	CHURUYACU					30							
	COCHALAN					35							
	PUERTO TAMBORAPA					40							
	CIRHUELO					45							
	SAN IGNACIO	3	3 MINIVAN	1	OS	DIARIOS	MAYO, JUNIO, JULIO, AGOSTO, SETIEMBRE, OCTUBRE	RESTO DE MESES	INTERPROVINCIAL	A.V. HUANCABAMBA 217, HUANCABAMBA	8	24	
	HUANCABAMBA					0							
	SONDOR					5							
	TABACONAS					10							
	TAMBORAPA					15							
TOTAL = 2 EMPRESAS		7	3 MINIVAN	3							32	79	

Fuente: Elaboración Propia

Las fechas de mayor demanda son semana santa, 28 de julio, navidad, año nuevo y las fechas de cosecha. La empresa turismo ángel divino tiene 4 combis de 15 asientos. Los horarios de salida varían según movimiento de pasajeros. Esta empresa usa un local alquilado como terminal para embarcar y desembarcar pasajeros, faltando mayor capacidad, infraestructura y servicios brindados al pasajero. Además, no cuentan con salas de espera, zonas de embarque y desembarque, ni SS.HH., para el público.

3.4.2. Servicio interdistrital

El Servicio de transporte Interdistrital (interurbano) se da a través de vehículos menores Estacion Wagon, camionetas, combis y minivan. Existen varias empresas debidamente inscritas en la municipalidad provincial de Huancabamba, de las cuales algunas no han renovado permiso de circulación actual desde el año 2015, existiendo no obstante paraderos informales que crean malestar entre las empresas debidamente inscritas. Estas brindan servicio interdistrital hacia Sapalache, el Carmen de la Frontera, Sondor, Sondorillo, Huarmaca, Canchaque y viceversa.

3.4.2.1. Empresas de Servicio de Transporte Interdistrital



Figura 3. 17. Paradero de empresas que brindan servicio interdistrital a Ulpamache (Puente nuevo)

Fuente: Elaboración Propia



Figura 3. 18. Paradero de empresas que brindan servicio interdistrital a Ulpamache (Calle Choquehuanca)

Fuente: Elaboración Propia



Figura 3. 19. Paradero de empresas que brindan servicio interdistrital a Sondorillo-Sapalache- El Carmen

Fuente: Elaboración Propia



Figura 3. 20. Paradero de empresas que brindan servicio interdistrital a Sondorillo (Puente viejo)

Fuente: Elaboración Propia



Figura 3. 21. Paradero de empresas que brindan servicio interdistrital a Sondor-Ayabaca (Calle Unión)

Fuente: Elaboración Propia



Figura 3. 22. Paraderos de empresas que brindan servicio interdistrital a Sondor-Ayabaca y lugares turísticos de la región norte. (Calle Unión)

Fuente: Elaboración Propia



Figura 3. 23. Paraderos de empresas que brindan servicio interurbano a Salalá.

Huancabamba- Salalá (Calle Ayabaca)

Fuente: Elaboración Propia



Figura 3. 24. Paraderos de empresas que brindan servicio interurbano Huamaní.

Huancabamba- Huamaní (Calle Ayabaca)

Fuente: Elaboración Propia



Figura 3. 25. Paraderos de empresas que brindan servicio interurbano Huancabamba - Los lirios (Calle Centenario)

Fuente: Elaboración Propia



Figura 3. 26. Paraderos de empresas que brindan servicio interurbano Huancabamba - Salalá (Calle Ayabaca)

Fuente: Elaboración Propia

En el cuadro siguiente se describen las empresas que hacen ruta interdistrital y sus características.

Cuadro 3. 7. Análisis De Transporte Terrestre Interdistrital. Ruta Huancabamba – Sondor

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE													
NOMBRE DE EMPRESA DE TRANSPORTE	RUTA	NUMERO DE UNIDADES	MEDIO DE TRANSPORTE: BUS, AUTO, CAMIONETA, ETC	NUMERO DE SALIDAS DIARIAS	HORARIO DE SALIDA	SALIDAS: DIARIA, INTERDISTRITAL, SEMANAL, ETC	TIEMPO O ÉPOCA DE MAYOR DEMANDA	TIEMPO O ÉPOCA DE MENOR DEMANDA	TIPO DE SERVICIO: INTERPROV., INTERDIST., TURISTICO	UBICACIÓN DE PARADERO O TERMINAL	MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN DIARIOS	MOVIMIENTO DE PASAJEROS MAXIMA DEMANDA	
CTAN TOURS SAC.	HBBA-SONDOR	10	4 MINIVAN 6 AUTOS	3	MEDIA HORA, CADA HORA, SEGÚN MOVIMIENTOS	DIARIOS	JULIO, AGOSTO, DICIEMBRE	RESTO DE MESES	INTERDISTRICTAL	CALLE UNION CON PASAJE PORVENIR	12	60	
MOVIL TOURS SRL	HBBA-SONDOR	10	5 MINIVAN 5 AUTOS	3	MEDIA HORA, CADA HORA, SEGÚN MOVIMIENTOS	DIARIOS	JULIO, AGOSTO, DICIEMBRE	RESTO DE MESES	INTERDISTRICTAL	CALLE UNION CON PASAJE PORVENIR	12	60	
LOS TIGRES DE SONDOR	HBBA-SONDOR	10	10 MINIVAN 19 MINIVAN	3	MEDIA HORA, CADA HORA, SEGÚN MOVIMIENTOS	DIARIOS	JULIO, AGOSTO, DICIEMBRE	RESTO DE MESES	INTERDISTRICTAL	CALLE UNION CON PASAJE PORVENIR	12	60	
TOTAL = 3 EMPRESAS		30	11 AUTOS	9							36	180	

Fuente: Elaboración Propia

Las fechas de mayor demanda son semana santa, 28 de julio, navidad, año nuevo y aniversario del distrito. La ruta de regreso es igual, los mismos autos que van, regresan a la ciudad. Estas empresas usan como paradero la vía pública para embarcar y desembarcar pasajeros, no contando con salas de espera, ni SS. HH. para el público.

Cuadro 3. 8. Análisis De Transporte Terrestre Interdistrital. Ruta Huancabamba – Ulpamache, Huancabamba – Sondor, Huancabamba – Sondorillo.

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE													
NOMBRE DE EMPRESA DE TRANSPORTE	RUTA	NUMERO DE UNIDADES	MEDIO DE TRANSPORTE: E BUS, AUTO, CAMIONETA, ETC	NUMERO DE SALIDAS DIARIAS	HORARIO DE SALIDA	SALIDAS: DIARIA, INTERDISTRITAL, SEMANAL, ETC	TIEMPO O ÉPOCA DE MAYOR DEMANDA	TIEMPO O ÉPOCA DE MENOR DEMANDA	TIPO DE SERVICIO: INTERPROV., INTERDIST., TURISTICO	UBICACIÓN DE PARADERO O TERMINAL	MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN DIARIOS	MOVIMIENTO DE PASAJEROS MAXIMA DEMANDA	
HUANCABAMBA - SONDORILLO							0						
HBBA-SONDORILLO							5						
EL SAQUIR	HUARMACA	10	MINIVAN	30	C/30 MIN, C/1 HORA, SEGÚN MOVIMIENTOS	DIARIOS	MARZO, ABRIL, MAYO, JUNIO, JULIO, AGOSTO, SETIEMBRE, OCTUBRE, NOVIEMBRE, DICIEMBRE	RESTO DE MESES	INTERDISTRICTAL	CALLE CHOQUEHUANCA 301	120	150	
HBBA							0						
SINGO							4						
JUZGARA							4						
ULPAMACHE							5						
SUCCHIL							7						
ALUMBRE							7						
RODEOPAMPA							10	ENERO, FEBRERO, JULIO	INTERDISTRICTAL	PUENTE NUEVO	100	200	
ULPAMACHE EXPRESS SRL	HBBA-ULPAMACHE	20	MINIVAN	12	C/30 MIN, C/1 HORA, SEGÚN MOVIMIENTOS	DIARIOS	20						
HBBA							0						
LA PLAYA							2						
UCHUPATA			10 MINIVAN				6						
SICLAMACHE			5 AUTOS				3						
LA SOCCA							4						
LACCHAN							5						
SAN JUAN BAUTISTA	HBBA-SONDORILLO	15		15	C/30 MIN, C/1 HORA, SEGÚN MOVIMIENTOS	DIARIOS	5	NOVIEMBRE, DICIEMBRE	ENERO Y FEBRERO	INTERDISTRICTAL	PUENTE VIEJO	45	60
TOTAL = 3 EMPRESAS		45	40 MINIVAN 5 AUTOS	57							265	410	

Fuente: Elaboración Propia

Los días de mayor demanda son los días de cobro del programa juntos y las fiestas. La empresa El saquir usa un local alquilado como terminal para embarcar y desembarcar pasajeros, faltando mayor infraestructura y servicios brindados al pasajero, como salas de espera y SS.HH., para el público. Las otras dos empresas usan la vía pública como terminal.

Cuadro 3. 9. Análisis De Transporte Terrestre Interdistrital. Ruta Huancabamba – Salalá.

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE													
NOMBRE DE EMPRESA DE TRANSPORTE	RUTA	NUMERO DE UNIDADES	MEDIO DE TRANSPORT E BUS, AUTO, ETC	NUMERO DE SALIDAS DIARIAS	HORARIO DE SALIDA	SALIDAS: DIARIA, INTERDIA RIA, SEMANAL, COSTO (S/)	TIEMPO O ÉPOCA DE MAYOR DEMANDA	TIEMPO O ÉPOCA DE MENOR DEMANDA	TIPO DE SERVICIO: INTERPROV., INTERDIST., TURISTICO	UBICACIÓN DE PARADERO O TERMINAL	MOVIMIENTOS PASAJEROS TO DE DIARIOS EN PASAJERO MAXIMA	MOVIMIENTOS PASAJEROS TO DE DIARIOS EN PASAJERO MAXIMA	MOVIMIENTOS PASAJEROS TO DE DIARIOS EN PASAJERO MAXIMA
LOS JYMIS	HUANCABAMBA	8	MINIVAN	3	DE 4:00 AM A 2:00 PM, C/2 HORAS, SEGÚN MOVIMIEN TO	0	ABRIL,						
	LUCHO					4	MAYO,						
	MISHCA					4	JUNIO,						
	ÑANGALY					5	JULIO,						
	SAPÚN BAJO					6	AGOSTO,						
	SAPÚN ALTO					6	SEPTIEMBRE,						
	SAN ANTONIO					6	OCTUBRE,	ENERO,					
	SALALÁ					7	NOVIEMBRE	FEBRERO,	INTERDISTRI TAL	CALLE AYABACA	21	50	
						7	DICIEMBRE	MARZO					
LOS HERMANO S PEÑA	HUANCABAMBA	7	MINIVAN	3	DE 4:00 AM A 2:00 PM, C/2 HORAS, SEGÚN MOVIMIEN TO	0	ABRIL,						
	LUCHO					4	MAYO,						
	MISHCA					4	JUNIO,						
	ÑANGALY					5	JULIO,						
	SAPÚN BAJO					6	AGOSTO,						
	SAPÚN ALTO					6	SEPTIEMBRE,						
	SAN ANTONIO					6	OCTUBRE,	ENERO,					
	SALALÁ					7	NOVIEMBRE	FEBRERO,	INTERDISTRI TAL	CALLE AYABACA	21	50	
						7	DICIEMBRE	MARZO					
RAMON ELRL	HUANCABAMBA	3	MINIVAN	3	DE 4:00 AM A 2:00 PM, C/2 HORAS, SEGÚN MOVIMIEN TO	0	ABRIL,						
	LUCHO					4	MAYO,						
	MISHCA					4	JUNIO,						
	ÑANGALY					5	JULIO,						
	SAPÚN BAJO					6	AGOSTO,						
	SAPÚN ALTO					6	SEPTIEMBRE,						
	SAN ANTONIO					6	OCTUBRE,	ENERO,					
	SALALÁ					7	NOVIEMBRE	FEBRERO,	INTERDISTRI TAL	CALLE AYABACA	21	50	
						7	DICIEMBRE	MARZO					
TOTAL = 3 EMPRESAS		18	18 MINIVAN	9							63	150	

Fuente: Elaboración Propia

Los usuarios son principalmente turistas, y las salidas son generalmente de madrugada para avanzar a llegar a las lagunas a buen tiempo.

Existen 2 minivan particulares que también realizan el servicio de transporte de Huancabamba a Salalá. Estas usan como paradero la vía pública, para embarcar y desembarcar pasajeros.

Cuadro 3. 10. Análisis De Transporte Terrestre Interdistrital. Ruta Huancabamba – Huamaní

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE												
NOMBRE DE EMPRESA DE TRANSPORTE	RUTA	NUMERO DE UNIDADES	MEDIO DE TRANSPORTE: E. BUS, AUTO, CAMIONETA, ETC	NUMERO DE SALIDAS DIARIAS	HORARIO DE SALIDA	SALIDAS: DIARIA, INTERDIA, SEMANAL, ETC	COSTO (S/)	TIEMPO O ÉPOCA DE MAYOR DEMANDA	TIEMPO O ÉPOCA DE MENOR DEMANDA	TIPO DE SERVICIO: INTERPROV., INTERDIST., TURISTICO	UBICACIÓN DE PARADERO O TERMINAL	MOVIMIENTO PASAJEROS TO DE DIARIOS EN PASAJERO MAXIMA DEMANDA
HUAMANÍ QUERIDO	HUANCABAMBA						0					
	CATULUN						10					
	CHULUCANAS						15					
	CORDOVA						15					
	EL ESPINO						10					
	HUANCACARPA ALTO						13					
	HUANCACARPA BAJO						10					
	HUAMANÍ		6 COMBIS				10					
			6 CAMIONETAS									
	JICATE BAJO						8					
	JICATE ALTO		1 CANTER				15					
	PARIAMARCA CENTRO						15					
	PUENTEPIEDRA						10					
	PASAPAMPA						15					
	PARIAMARCA BAJO						10					
	PAYACA						20					
	PARIAMARCA ALTO						10					
	QUINUA				C/ HORA, C/2 HORAS, SEGÚN MOVIMIENTO TO DE PASAJERO		15					
	QUISPE BAJO						6					
	QUISPE ALTO						7					
	RAMADA						12					
	LAUMACHE						6	ENERO, JULIO, DICIEMBRE	FEBRERO Y MARZO	INTERURBANO	CALLE AYABACA	54
	LOS RANCHOS	14		6		DIARIAS	40					130
TOTAL = 1 EMPRESA		14	13 UNIDADES	6								54
												130

Fuente: Elaboración Propia

La empresa Huamaní Querido a los lugares de Payaca y los Ranchos en épocas de lluvias no llegan. La mayor demanda de pasajeros se da también en épocas de fiestas y los días de pago del programa juntos. Las salidas son según movimiento de los pasajeros.

Cuadro 3. 11. Análisis De Transporte Terrestre Interdistrital. Ruta Huancabamba – EL Carmen de la Frontera

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE												
NOMBRE DE EMPRESA DE TRANSPORTE	RUTA	NUMERO DE UNIDADES	MEDIO DE TRANSPORTE: E. BUS, AUTO, CAMIONETA, ETC	NUMERO DE SALIDAS DIARIAS	HORARIO DE SALIDA	SALIDAS: DIARIA, INTERDIA, SEMANAL, ETC	COSTO (S/)	TIEMPO O ÉPOCA DE MAYOR DEMANDA	TIEMPO O ÉPOCA DE MENOR DEMANDA	TIPO DE SERVICIO: INTERPROV., INTERDIST., TURISTICO	UBICACIÓN DE PARADERO O TERMINAL	MOVIMIENTO PASAJEROS TO DE DIARIOS EN PASAJERO MAXIMA DEMANDA
TRANSPORTES MICHICUATE S.R.L.	HUANCABAMBA						0					
	SAPALACHE						6	DE MARZO A DICIEMBRE, PRINCIPAL MENTE			INTERSERCIÓN CALLE MORROPON CON CALLE SAN MARTIN	
	EL CARMEN DE LA FRONTERA		6 MINIVAN				20					
	EL CHAUPE	6		6		S DIARIOS	30	ENERO, FEBRERO		INTERDISTRI TAL		60
	HUANCABAMBA						0					
	CHONTAPAMPA						4					
	TRES ACEQUIAS						4					
	CAJAS SHAPAYA						5	DE MARZO A DICIEMBRE, PRINCIPAL MENTE			INTERSERCIÓN CALLE MORROPON CON CALLE SAN MARTIN	
	CAJAS						5					
	CANCHAQUE						5					
	SANTA ROSA						6					
	SAPALACHE						6					
	CHAUPE	2	2 MINIVAN	4		S DIARIOS	30	ENERO, FEBRERO		INTERDISTRI TAL		32
	HUANCABAMBA						0					
	CHONTAPAMPA						4					
	TRES ACEQUIAS						4					
	CAJAS SHAPAYA						5	DE MARZO A DICIEMBRE, PRINCIPAL MENTE			INTERSERCIÓN CALLE MORROPON CON CALLE SAN MARTIN	
	CAJAS						5					
	CANCHAQUE						5					
	SANTA ROSA						6					
	SAPALACHE						6					
	PULUN	2	2 MINIVAN	4		S DIARIOS	7	ENERO, FEBRERO		INTERDISTRI TAL		32
TOTAL = 2 EMPRESAS		10	10 MINIVAN	14								110
												124

Fuente: Elaboración Propia

Las salidas son según movimiento de los pasajeros. La ruta de regreso su movimiento de pasajeros es 20% menos que el de ida. Los días de mayor demanda son fechas del aniversario de la provincia Huancabamba y del aniversario del distrito Sapalache.

Cuadro 3. 12. Análisis De Transporte Terrestre Interdistrital. Ruta Huancabamba – EL Carmen de la Frontera

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE																
NOMBRE DE EMPRESA DE TRANSPORTE	RUTA	NUMERO DE UNIDADES	MEDIO DE TRANSPORTE E BUS, AUTO, CAMIONETA, ETC	NUMERO DE SALIDAS DIARIAS	HORARIO DE SALIDA	SALIDAS: DIARIA, INTERDIA RIA, SEMANAL, ETC	TIEMPO O ÉPOCA DE MAYOR DEMANDA	TIEMPO O ÉPOCA DE MENOR DEMANDA	TIPO DE SERVICIO: INTERPROV., INTERDIST., TURISTICO	UBICACIÓN DE PARADERO O TERMINAL	MOVIMIENTO PASAJEROS	MOVIMIENTO PASAJEROS	MOVIMIENTO PASAJEROS			
PARAMOS DE CHICUATE SCRL	HUANCABAMBA-EL CARMEN DE LA FRONTERA- EL HORMIGUERO Y VICEVERSA	HUANCABAMBA		3	3 MINIVAN	6	C/30 MIN., C/1 HORA, SEGÚN MOVIMIEN TO DE PASAJERO	S	DIARIOS	0	DE MARZO A DICIEMBRE, PRINCIPAL MENTE	ENERO, FEBRERO	INTERDISTRI TAL	INTERSERCI ON CALLE MORPON CON CALLE SAN MARTIN	45	48
		CHONTAPAMPA								4						
		TRES ACEQUIAS								4						
		CAJAS SHAPAYA								5						
		CAJAS								5						
		CANCHAQUE								5						
		SANTA ROSA								6						
		SAPALACHE								6						
		PULUN								6						
										7						
										7						
EL CARMEN DE LA FRONTERA SCRL	HUANCABAMBA EL CARMEN DE LA FRONTERA Y VICEVERSA	HUANCABAMBA		2	2 MINIVAN	4	C/30 MIN., C/1 HORA, SEGÚN MOVIMIEN TO DE PASAJERO	S	DIARIOS	0	DE MARZO A DICIEMBRE, PRINCIPAL MENTE	ENERO, FEBRERO	INTERDISTRI TAL	INTERSERCI ON CALLE MORPON CON CALLE SAN MARTIN	28	32
		CHONTAPAMPA								4						
		TRES ACEQUIAS								4						
		CAJAS SHAPAYA								5						
		CAJAS								5						
		CANCHAQUE								5						
		SANTA ROSA								6						
		SAPALACHE								6						
		PULUN								6						
										7						
										7						
CHORRO BLANCO EL R.L	HUANCABAMBA EL CARMEN DE LA FRONTERA Y VICEVERSA	HUANCABAMBA		2	2 MINIVAN	4	C/30 MIN., C/1 HORA, SEGÚN MOVIMIEN TO DE PASAJERO	S	DIARIOS	0	DE MARZO A DICIEMBRE, PRINCIPAL MENTE	ENERO, FEBRERO	INTERDISTRI TAL	INTERSERCI ON CALLE MORPON CON CALLE SAN MARTIN	28	32
		CHONTAPAMPA								4						
		TRES ACEQUIAS								4						
		CAJAS SHAPAYA								5						
		CAJAS								5						
		CANCHAQUE								5						
		SANTA ROSA								6						
		SAPALACHE								6						
		PULUN								6						
										7						
										7						
TOTAL = 3 EMPRESAS		7	7 MINIVAN	14								101	112			

Fuente: Elaboración Propia

Las salidas son según movimiento de los pasajeros. La ruta de regreso su movimiento de pasajeros es 20% menos que el de ida. Los días de mayor demanda son fechas del aniversario de la provincia Huancabamba y del aniversario del distrito Sapalache.

Cuadro 3. 13. Análisis De Transporte Terrestre Interdistrital. Ruta Huancabamba – Jacocha y viceversa y Huancabamba – La Laguna y viceversa

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE													
NOMBRE DE EMPRESA DE TRANSPORTE	RUTA		NUMERO DE UNIDADES	MEDIO DE TRANSPORTE: BUS, AUTO, CAMIONETA, ETC	NUMERO DE SALIDAS DIARIAS	HORARIO DE SALIDA	SALIDAS: DIARIA, INTERDISTRITAL, SEMANAL, COSTO (S/)	TIEMPO O ÉPOCA DE MAYOR DEMANDA	TIEMPO O ÉPOCA DE MENOR DEMANDA	TIPO DE SERVICIO: INTERPROVINCIAL, INTERDISTRITAL, TURISTICO	UBICACIÓN DE PARADERO O TERMINAL	MOVIMIENTO DE PASAJEROS DIARIOS EN DEMANDA	MOVIMIENTO DE PASAJEROS DIARIOS EN DEMANDA
TURISMO LIRIOS EXPRESS SRL	HUANCABAMBA-JACOCHA-LOS RANCHOS Y VICEVERSA	HUANCABAMBA	8	MINIVAN	8	TO	DIARIAS	MAYO, JULIO, NOVIEMBRE	RESTO DE MESES	INTERDISTRITAL	CALLE CENTENARIO POSTAL MEDICA	48	96
		EL TAMBO											
		AYURAN											
		MATARA											
		JACOCHA											
		LOS LIRIOS											
		BOTONAL											
TURISMO HUAYLING AS MISTERIOS AS SRL	HUANCABAMBA-EL TAMBO-MATARA-JACOCHA-LOS LIRIOS-LA LAGUNA-AS CASCAMACHE-MISTERIOS AS VICEVERSA	HUANCABAMBA	8	MINIVAN, 4 CAMIONETA	8	TO	DIARIAS	ABRIL, MAYO, JUNIO, JULIO	ENERO, FEBRERO, MARZO	INTERDISTRITAL	CALLE CENTENARIO POSTAL MEDICA	50	100
		SAUCECHUITO											
		PUNDIN											
		CALDERON											
		CASCAMACHE											
		LA LAGUNA											
TOTAL = 3 EMPRESAS			16	MINIVAN	16							98	196

Fuente: Elaboración Propia

Las salidas son según movimiento de los pasajeros. Los días de mayor demanda son fechas del aniversario de la provincia Huancabamba y cuando pagan los programas juntos. Estas empresas usan como terminal la vía pública, para embarcar y desembarcar pasajeros, y este se ubica a salida de su destino.

Cuadro 3. 14. Análisis De Transporte Terrestre Interdistrital. Ruta Huancabamba – El Carmen de la Frontera y viceversa; Huancabamba – Salalá y viceversa; y Huancabamba – El Chaupe y viceversa

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE													
NOMBRE DE EMPRESA DE TRANSPORTE	RUTA		NUMERO DE UNIDADES	MEDIO DE TRANSPORTE: BUS, AUTO, CAMIONETA, ETC	NUMERO DE SALIDAS DIARIAS	HORARIO DE SALIDA	SALIDAS: DIARIA, INTERDISTRITAL, SEMANAL, ETC	COSTO (S/)	TIEMPO O ÉPOCA DE MAYOR DEMANDA	TIEMPO O ÉPOCA DE MENOR DEMANDA	TIPO DE SERVICIO: INTERPROVINCIAL, INTERDISTRITAL, TURISTICO	UBICACIÓN DE PARADERO O TERMINAL	MOVIMIENTO DE PASAJEROS DIARIOS EN DEMANDA
TURISMO PADRE SILVANO SRL	HUANCABAMBA-SAPALACHE-EL HORMIGUERO Y VICEVERSA	HUANCABAMBA	2	2 MINIVAN	2	C/1 HORA, SEGÚN MOVIMIENTO DE PASAJEROS	DIARIOS	0	MARZO A DICIEMBRE	ENERO, FEBRERO	INTERDISTRITAL	MZ. A LOTE 54 CAS. SAPALACHE, FRENTE AL COLISEO MUNICIPAL	14
		6											
EMPRESA DE TRANSPORTE ADRIANZEN BOBADILLA S.R.L.	HBBA-EL CHAUPE Y VICEVERSA	HUANCABAMBA	2	2 MINIVAN	1	C/1 HORA, C/2H SEGÚN MOVIMIENTO DE PASAJEROS	DIARIOS	30	MAYO, JUNIO, JULIO, AGOSTO, SEPTIEMBRE	RESTO DE MESES	INTERDISTRITAL	MZ. A LOTE 64 C.P. SAPALACHE (ENTRADA DEL CENTRO POBLADO)	8
		CHONTAPAMPA											
		TRES ACEQUIAS											
		CAJAS SHAPAYA											
		CAJAS											
		CANCHAQUE											
		SANTA ROSA											
SAPALACHE													
EMPRESA DE TRANSPORTES JUANCTO TOURS EIRL	HUANCABAMBA-SALALÁ Y VICEVERSA	HUACHUMO	1	1 MINIVAN	1	DE 4:00 AM A 2:00 PM, C/2 HORAS, SEGÚN MOVIMIENTO	DIARIAS	4	NOVIEMBRE	ENERO, FEBRERO, MARZO	INTERDISTRITAL	CALLE DOS DE MAYO 705	11
		EL CARMEN											
		EL CHAUPE											
TOTAL = 3 EMPRESAS			5	5 MINIVAN	4							30	

Fuente: Elaboración Propia

Las salidas son según movimiento de los pasajeros. Los días de mayor demanda son fechas del aniversario de la provincia Huancabamba y cuando pagan los programas juntos.

La empresa Turismo Padre Silvano, y transportes Adrianzén Bobadilla tiene su paradero en Sapolache. Estas empresas usan como terminal la vía pública, para embarcar y desembarcar pasajeros.

Cuadro 3. 15. Análisis De Transporte Terrestre Interdistrital. Ruta Huancabamba – Canchaque y viceversa; Huancabamba – Ulpamache y viceversa

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE													
NOMBRE DE EMPRESA DE TRANSPORTE	RUTA	NUMERO DE UNIDADES : BUS, AUTO, CAMIONETA, ETC	MEDIO DE TRANSPORTE	NUMERO DE SALIDAS DIARIAS	HORARIO DE SALIDA	SALIDAS: DIARIA, INTERDIA, SEMANAL, ETC	COSTO (S/)	TIEMPO O ÉPOCA DE MAYOR DEMANDA	TIEMPO O ÉPOCA DE MENOR DEMANDA	SERVICIO: INTERPROV., INTERDIST., TURISTICO	UBICACIÓN DE PARADERO O TERMINAL	MOVIMIENTO DE PASAJEROS DIARIOS	MOVIMIENTO EN MAXIMA DEMANDA
EMPRESA DE TRANSPORTES SANTISIMA CRUZ DE HUAYANAY	HUANCABAMBA - EL HIGUERON - EL FAIQUE - CANCHAQUE Y VICEVERSA	4	3 VEHICULOS M1 1 VEHICULO M2-C1	2	C/30 MIN., C/1 HORA, SEGÚN MOVIMIENTO DE PASAJEROS	DIARIOS	15	DE MARZO A DICIEMBRE	ENERO, FEBRERO	INTERDISTRICTAL	P.J. PAMPA ALEGRE 816, SAN MIGUEL DEL FAIQUE	16	24
	CANCHAQUE - SAN MIGUEL DEL FAIQUE												
	CANCHAQUE - SAN MIGUEL DEL FAIQUE - HUANCABAMBA						20						
	HUANCABAMBA - ULPAMACHE - JUZGARA - SANTA ROSA - SONDORILLO - SONDOR - CRUZ CHIQUITA Y VICEVERSA	1	1 MINIVAN	1	SEGÚN MOVIMIENTO DE PASAJEROS	DIARIOS	15	MARZO A DICIEMBRE	ENERO, FEBRERO	INTERDISTRICTAL	AV. PIURA 412, SAN MIGUEL DEL FAIQUE	8	11
SERVICIOS PODEROSO SEÑOR CAUTIVO SRL	HUANCABAMBA - CANCHAQUE - HUANCABAMBA - RODEOPAMPA - ULPAMACHE Y VICEVERSA	2	2 MINIVAN	1	C/30 MIN., C/1 HORA, SEGÚN MOVIMIENTO DE PASAJEROS	DIARIOS	20	DE MARZO A DICIEMBRE	ENERO, FEBRERO	INTERDISTRICTAL	CALLE CHOQUEHUANCA, CERCA AL PUENTE NUEVO	10	16
	HBBA						0						
	SINGO						4						
	JUZGARA						4						
TOTAL = 3 EMPRESAS	ULPAMACHE						5						
	SUCCHIL						7						
	ALUMBRE						7						
	RODEOPAMPA						10						
TOTAL = 3 EMPRESAS		7	7 MINIVAN	4								34	51

Fuente: Elaboración Propia

Las salidas son según movimiento de los pasajeros. Los días de mayor demanda son fechas del aniversario de la provincia Huancabamba y cuando pagan los programas juntos. La empresa de transportes santísima cruz de Huayanay y Turismo Huandino, tienen su paradero en San Miguel del Faique. Estas empresas usan como terminal la vía pública, para embarcar y desembarcar pasajeros.

La empresa de transportes Santísima Cruz de Huayanay, y Turismo Huanidmo SRL, tienen sus únicos paraderos en el distrito San Miguel del Faique, en los demás lugares no tiene sucursales ni agencias.

Cuadro 3. 16. Análisis De Transporte Terrestre Interdistrital. Ruta Huancabamba – San ignacio y viceversa; Huancabamba –la Coipa y viceversa

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE													
NOMBRE DE EMPRESA DE TRANSPORTE	RUTA	NUMERO DE UNIDADES	MEDIO DE TRANSPORTE : BUS, AUTO, CAMIONETA, ETC	NUMERO DE SALIDAS DIARIAS	HORARIO DE SALIDA	SALIDAS: DIARIA, INTERDIA, RIA, SEMANAL, ETC	COSTO (S/)	TIEMPO O ÉPOCA DE MAYOR DEMANDA	TIEMPO O ÉPOCA DE MENOR DEMANDA	TIPO DE SERVICIO: INTERPROV., INTERDIST., TURISTICO	UBICACIÓN DE PARADERO O TERMINAL	MOVIMIEN TO DE PASAJERO S DIARIOS	MOVIMIEN TO DE PASAJERO S DIARIOS EN MAXIMA DEMANDA
EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO PARATON SRL	HUARMACA- HUANCABAMBA												
	HUANCABAMBA- HUARMACA												
	HUARMACA- NUEVO						20						
	HUALAPAMPA, Y HUARMACA- SAN MIGUEL DEL FAIQUE-					C/30 MIN., C/1 HORA, SEGÚN MOVIMIE NTO DE PASAJER OS					JR. JORGE CHAVEZ S/N, FRENTE AL PARQUE LEONCIO PRADO, HUARMACA		
	HUARMACA- CASERIOS Y VICEVERSA							DE MARZO A DICIEMBRE	ENERO, FEBRERO	INTERDISTRI TAL		16	20
	SAN MIGUEL DEL FAIQUE	2	2 MINIVAN	2		DIARIOS	10						
EMPRESA DE TRANSPORTES VIA LIBRE SRL	HUANCABAMBA- SALALÁ-						0						
	TALANEO-						7						
	HUAQUILLAS- TAMBILLO- LA COIPA Y VICEVERSA					SEGÚN MOVIMIE NTO DE PASAJER OS	20						
	LA COIPA	1	1 MINIVAN	1		DIARIOS	25	DE MARZO A DICIEMBRE	ENERO, FEBRERO	INTERDISTRI TAL	CALLE	10	11
TOTAL = 2 EMPRESAS		3	3 MINIVAN	3								26	31

Fuente: Elaboración Propia

Las salidas son según movimiento de los pasajeros. Los días de mayor demanda son fechas del aniversario de la provincia Huancabamba y cuando pagan los programas juntos. Estas empresas usan como terminal la vía pública, para embarcar y desembarcar pasajeros. La empresa de transportes turismo Paratón SRL, tiene su único paradero en el Jr. Jorge Chavez, distrito de Huarmaca, en los demás lugares no tiene sucursales ni agencias.

Cuadro 3. 17. Análisis De Transporte Terrestre Interdistrital. Ruta Huancabamba – Salalá- Alan García y viceversa; Huancabamba – Sapaache- El Chaupe y viceversa

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE													
NOMBRE DE EMPRESA DE TRANSPORTE	RUTA	NUMERO DE UNIDADES	MEDIO DE TRANSPORTE : BUS, AUTO, CAMIONETA, ETC	NUMERO DE SALIDAS DIARIAS	HORARIO DE SALIDA	SALIDAS: DIARIA, INTERDIA, RIA, SEMANAL, ETC	COSTO (S/)	TIEMPO O ÉPOCA DE MAYOR DEMANDA	TIEMPO O ÉPOCA DE MENOR DEMANDA	TIPO DE SERVICIO: INTERPROV., INTERDIST., TURISTICO	UBICACIÓN DE PARADERO O TERMINAL	MOVIMIEN TO DE PASAJERO S DIARIOS	MOVIMIEN TO DE PASAJERO S DIARIOS EN MAXIMA DEMANDA
EMPRESA DE TRANSPORTES HUARINGAS TOURS Y SUS ENCANTOS	HUANCABAMBA- LUCHO						0	ABRIL, MAYO, JUNIO, JULIO, AGOSTO, SEPTIEMBR E					
	HUANCABAMBA- MISHCA						4						
	HUANCABAMBA- ÑANGALY						4						
	HUANCABAMBA- SAPÚN BAJO					DE 4:00 AM A 2:00 PM, C/2 HORAS, SEGÚN MOVIMIE NTO DE PASAJER OS	5						
	HUANCABAMBA- SAPÚN ALTO						6						
	HUANCABAMBA- SAN ANTONIO						6	OCTUBRE, NOVIEMBR E	ENERO, FEBRERO	INTERDISTRI TAL	CALLE DOS DE MAYO 705, SALIDA A SONDOR	14	16
	HUANCABAMBA- SALALÁ - ALAN GARCÍA Y VICEVERSA						7						
	ALAN GARCÍA	2	2 MINIVAN	2		DIARIOS	10	DICIEMBRE	MARZO				
EMPRESA DE TRANSPORTES DIVINO NIÑO Y GUERRERO SAC	HUANCABAMBA- SAPALACHE							DE MAYO A DICIEMBRE					
	HUANCABAMBA- EL CARMEN DE LA FRONTERA												
	HUANCABAMBA- EL CHAUPE Y VICEVERSA							PRINCIPAL MENTE	ENERO, FEBRERO, MARZO, ABRIL	INTERDISTRI TAL	INTERSERCI ON CALLE MORROPON CON CALLE SAN MARTIN	7	14
PARTICULARES	HUANCABAMBA- SAPALACHE							DE MARZO A DICIEMBRE					
	HUANCABAMBA- EL CARMEN DE LA FRONTERA												
	HUANCABAMBA- EL CHAUPE Y VICEVERSA							PRINCIPAL MENTE	ENERO, FEBRERO	INTERDISTRI TAL	INTERSERCI ON CALLE MORROPON CON CALLE SAN MARTIN	10	20
TOTAL = 3 EMPRESAS		14	7 CAMIONETAS	5								31	50

Fuente: Elaboración Propia

Las salidas son según movimiento de los pasajeros. Los días de mayor demanda son fechas del aniversario de la provincia Huancabamba y cuando pagan los programas juntos.

Estas empresas usan como terminal la vía pública, para embarcar y desembarcar pasajeros, no contando con salas de espera, ni SS.HH. para el público.

Las empresas que van al Chaupe salen hasta la 1 o 2 de la tarde por el tiempo que demora llegar al destino. En este paradero se ubican carros particulares, generando incomodidad y desorden con las empresas que están inscritas y esperan turno.

Cuadro 3. 18. Síntesis de análisis de transporte interdistrital en la ciudad de Huancabamba.

RESUMEN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE INTERDISTITAL										
NUMERO	NOMBRE DE EMPRESA DE TRANSPORTE	ROUTA	NUMERO DE UNIDADES TOTALES	MEDIO DE TRANSPORTE: BUS, AUTO, CAMIONETA, ETC	NUMERO DE SALIDAS DIARIAS	HORARIO DE SALIDA	TIPO DE SERVICIO: INTERPROV., INTERDIST., TURISTICO	UBICACIÓN DE PARADERO O TERMINAL	MOVIMIENTO O DE PASAJEROS DIARIOS	MOVIMIENTO DE PASAJEROS DIARIOS EN MAXIMA DEMANDA
1	TURISMO PADRE SILVANO S.R.L.	HUANCABAMBA SAPALACHE-EL HORMIGUERO Y VICEVERSA	2	2 MINIVAN	2	C/30 MIN., C/1 HORA, SEGÚN MOVIMIENTO DE PASAJEROS	INTERDISTITAL	MZ. A LOTE 54 CAS. SAPALACHE, FRENTE AL COLISEO MUNICIPAL	14	16
2	EMPRESA DE TRANSPORTE ADRIANZEN BOBADILLA S.R.L.	HBBA-EL CHAUPE Y VICEVERSA	2	2 MINIVAN	1	C/1 HORA, C/2H SEGÚN MOVIMIENTO DE PASAJEROS	INTERDISTITAL	MZA LOTE 64 C.P. SAPALACHE (ENTRADA DEL CENTRO POBLADO)	8	16
3	EMPRESA DE TRANSPORTES JUANCTO TOURS EIRL	HUANCABAMBA - SALALÁ Y VICEVERSA	1	1 MINIVAN	1	DE 4:00 AM A 2:00 PM. C/2 HORAS, SEGÚN MOVIMIENTO	INTERDISTITAL	CALLE DOS DE MAYO 705	8	11
4	EMPRESA DE TRANSPORTES HUARINGAS TOURS Y SUS ENCANTOS	HUANCABAMBA - SALALÁ - ALAN GARCÍA Y VICEVERSA	2	2 MINIVAN	2	DE 4:00 AM A 2:00 PM. C/2 HORAS, SEGÚN MOVIMIENTO	INTERDISTITAL	CALLE DOS DE MAYO 705, SALIDA A SONDOR	14	16
5	EMPRESA DE TRANSPORTES SANTISIMA CRUZ DE HUAYANAY	HUANCABAMBA- EL HIGUERON- EL FAIQUE- CANCHAQUE Y VICEVERSA	4	3 VEHICULOS M1 1 VEHICULO M2-C1	2	C/30 MIN., C/1 HORA, SEGÚN MOVIMIENTO DE PASAJEROS	INTERDISTITAL	P.J. PAMPA ALEGRE 816, SAN MIGUEL DE EL FAIQUE	16	24
6	TURISMO HUANDINO SRL	CANCHAQUE- SAN MIGUEL DEL FAIQUE- HUANCABAMBA; Y ULPAMACHE- JUSGARA- SONDORILLO- SONDOR - CRUZ CHQUITTA Y VICEVERSA	1	1 MINIVAN	1	SEGÚN MOVIMIENTO DE PASAJEROS	INTERDISTITAL	AV. PIURA 412, SAN MIGUEL DE EL FAIQUE	8	11
7	SERVICIOS PODEROSO SEÑOR CAUTIVO S.R.L.	HUANCABAMBA - CANCHAQUE- HUANCABAMBA- RODEOPAMPA- ULPAMACHE Y VICEVERSA	2	2 MINIVAN	1	C/30 MIN., C/1 HORA, SEGÚN MOVIMIENTO DE PASAJEROS	INTERDISTITAL	CALLE CHOQUEHUANCA, CERCA AL PUENTE NUEVO	10	16
8	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO PARATON SRL	HUARMACA- HUANCABAMBA - HUARMACA- NUEVO HUALAPAMPA, Y HUARMACA- SAN MIGUEL DEL FAIQUE- HUARMACA- CASERIOS Y VICEVERSA	2	2 MINIVAN	2	C/30 MIN., C/1 HORA, SEGÚN MOVIMIENTO DE PASAJEROS	INTERDISTITAL	JR. JORGE CHAVEZ S/N, FRENTE AL PARQUE LEONCIO PRADO, HUARMACA	16	20
9	EMPRESA DE TRANSPORTES VIA LIBRE S.R.L.	HUANCABAMBA- SALALÁ-TALANEO- HUAQUILLAS- TAMBILLO- LA COIPA Y VICEVERSA	1	1 MINIVAN	1	SEGÚN MOVIMIENTO DE PASAJEROS	INTERDISTITAL	CALLE	10	11
10	HUAMANÍ QUERIDO	HBBA-HUAMANI	14	7 COMBIS, 6 CAMIONETAS Y 1 CANTER	6	C/ HORA, C/2 HORAS, SEGÚN MOVIMIENTO DE PASAJEROS	INTERDISTITAL	CALLE AYABACA	54	130
11	TRANSPORTES MI CHICUATE S.R.L.	HUANCABAMBA EL CARMEN DE LA FRONTERA Y VICEVERSA	6	6 MINIVAN	6	C/30 MIN., C/1 HORA, SEGÚN MOVIMIENTO DE PASAJEROS	INTERDISTITAL	INTERSECCION CALLE MORROPON CON CALLE SAN MARTIN	50	60
12	TRANSPORTE EL CHICUATES S.A.C.	HUANCABAMBA SAPALACHE- EL CAHUPE Y VICEVERSA	2	2 MINIVAN	4	C/30 MIN., C/1 HORA, SEGÚN MOVIMIENTO DE PASAJEROS	INTERDISTITAL	INTERSECCION CALLE MORROPON CON CALLE SAN MARTIN	30	32
13	SERVICIOS MULTIPLES Y TURISMO SAN FRANCISCO DE ASIS S.R.L.	HUANCABAMBA EL CARMEN DE LA FRONTERA Y VICEVERSA	2	2 MINIVAN	4	C/30 MIN., C/1 HORA, SEGÚN MOVIMIENTO DE PASAJEROS	INTERDISTITAL	INTERSECCION CALLE MORROPON CON CALLE SAN MARTIN	30	32
14	LOS PARAMOS DE CHICUATE S.R.L.	HUANCABAMBA- EL CARMEN DE LA FRONTERA- EL HORMIGUERO Y VICEVERSA	3	3 MINIVAN	6	C/30 MIN., C/1 HORA, SEGÚN MOVIMIENTO DE PASAJEROS	INTERDISTITAL	INTERSECCION CALLE MORROPON CON CALLE SAN MARTIN	45	48
15	EL CARMEN DE LA FRONTERA S.R.L.	HUANCABAMBA EL CARMEN DE LA FRONTERA Y VICEVERSA	2	2 MINIVAN	4	C/30 MIN., C/1 HORA, SEGÚN MOVIMIENTO DE PASAJEROS	INTERDISTITAL	INTERSECCION CALLE MORROPON CON CALLE SAN MARTIN	28	32

Fuente: Elaboración Propia

Cuadro 3. 19. Síntesis de análisis de transporte interdistrital en la ciudad de Huancabamba.

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE INTERPROVINCIAL										
NÚMERO	NOMBRE DE EMPRESA DE TRANSPORTE	RUOTA	NÚMERO DE UNIDADES TOTALES	MEDIO DE TRANSPORTE: BUS, AUTO, CAMIONETA, ETC.	NÚMERO DE SALIDAS DIARIAS	HORARIO DE SALIDA	TIPO DE SERVICIO: INTERPROV., INTERDIST., TURISTICO	UBICACIÓN DE PARADERO O TERMINAL	MOVIMIENTO DE PASAJEROS DIARIOS	MOVIMIENTO DE PASAJEROS DIARIOS EN MÁXIMA DEMANDA
1	EMPRESA VIRGEN DEL CARMEN	SAPALACHE -HUANCABAMBA-PIURA	3	MINIBUS	2	4:30 AM, 15:00 PM	INTERPROVINCIAL	CALLE CENTENARIO	68	102
2	EMPRESA TURISMO EXPRESS	SONDOR - HUANCABAMBA-PIURA	10	BUS - MINIBUS	5	4:00 AM, 7:30 AM, 10:30 AM, 13:00 PM, 17:30 PM	INTERPROVINCIAL	CALLE CENTENARIO	200	300
3	EMPRESA SAN PEDRO Y SAN PABLO	HUANCABAMBA-PIURA	7	BUS - MINIBUS	3	7:30 AM, 13:00 PM, 18:00 PM	INTERPROVINCIAL	CALLE CENTENARIO	130	160
		HUANCABAMBA-PIURA			2	7:30 a.m. 12:00 p.m.			90	90
4	EMPRESA TURISMO CIVA	HUANCABAMBA-CHICLAYO	4	BUS	1	4:00 p.m.	INTERPROVINCIAL	CALLE CENTENARIO	45	45
5	EMPRESA EL PESCADITO	HUANCABAMBA-PIURA	2	MINIBUS	1	7:00 a.m.	INTERPROVINCIAL	CALLE CENTENARIO	29	29
6	TRANSPORTE TURISTICO CHULE	HUANCABAMBA-PIURA	10	MINIVAN	10	CADA HORA, SEGÚN MOVIMIENTO	INTERPROVINCIAL	CALLE CENTENARIO	90	106
		HUANCABAMBA-LAS HUARINGAS			1	5:00 a.m.			11	22
7	MAICOL TOURS S.A.C.	HUANCABAMBA - PIURA	3	MINIVAN	3	7:00 AM, 14:00 PM, 18:00 PM	INTERPROVINCIAL	CALLE CENTENARIO	30	33
8	SERVICIO TURISTICO SECTOR CRUZ DE CHALPON	HBBA-SALALÁ HBBA-PIURA-MANCORA- PAITA-SULLANA- GATACAOS	2	MINIVAN	2	SEGÚN MOVIMIENTO	INTERPROVINCIAL	CALLE CENTENARIO	7	27
		RUOTA 1: HBBA- LA COIPA			2	2:00 PM, 16:00 PM, SEGÚN MOVIMIENTO			14	20
		RUOTA 2 HBBA- SONDOR- PANCHIA			6	SEGÚN MOVIMIENTO			24	30
		RUOTA 3: HBBA- CHURUYACU- PACAYPITE			1	10:00 a.m. 8:00 a.m.			6	10
9	SERVICIO TURISTICO LAS HUARINGAS	RUOTA 4: HBBA- SOCHALAN- JAEN	25	2 AUTOS, 18 MINIVAN, 5 CAMIONETAS	3	2:00 p.m.	INTERPROVINCIAL	CALLE MORROPON 336	18	30
10	CRUZ CHIQUITA	HBBA-JAEN	5	3 MINIVAN, 2 CAMIONETAS	3	7:00 AM, 11:00 AM, 15:00 PM.	INTERPROVINCIAL	CALLE MORROPON	20	36
11	RIO TABACONAS S.R.L.	HBBA-JAEN	42	26 MINIVAN, 13 CAMIONETAS, 3 MINIBUS	3	5:00 AM, 14:00 PM, 17:00 PM	INTERPROVINCIAL	CALLE MORROPON	12	60
		RUOTA 1 HBBA-SAN IGNACIO			1				11	25
12	TURISMO ÁNGEL DIVINO	RUOTA 2 HBBA-SAN IGNACIO	4	4 COMBIS	1	8:30 a.m.	INTERPROVINCIAL	CALLE SANTA RITA 554	13	30
13	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO VALLE DEL SANTUARIO SRL	HBBA-CRUZ CHIQUITA Y VICEVERSA	3	3 MINIVAN	1	C/30 MIN., C/1 HORA, SEGÚN MOVIMIENTO DE PASAJEROS	INTERPROVINCIAL	AV. HUANCABAMBA 217, HUANCABAMBA	8	24
14	SERVICIO TURISTICO HUANCABAMBA QUERIDO	HBBA-JAEN	10	6 CAMIONETAS, 4 MINIVAN	4	8:00 AM, 10:00 PM, 2:00 PM, 4:00 PM	INTERPROVINCIAL	CALLE MORROPON S/N	20	40
TOTAL		14 EMPRESAS	130		55				846	1219

Fuente: Elaboración Propia

Cuadro 3. 20. Síntesis de análisis de transporte interprovincial en la ciudad de Huancabamba.

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE INTERPROVINCIAL										
NÚMERO	NOMBRE DE EMPRESA DE TRANSPORTE	RUOTA	NÚMERO DE UNIDADES TOTALES	MEDIO DE TRANSPORTE: BUS, AUTO, CAMIONETA, ETC.	NÚMERO DE SALIDAS DIARIAS	HORARIO DE SALIDA	TIPO DE SERVICIO: INTERPROV., INTERDIST., TURISTICO	UBICACIÓN DE PARADERO O TERMINAL	MOVIMIENTO DE PASAJEROS DIARIOS	MOVIMIENTO DE PASAJEROS DIARIOS EN MÁXIMA DEMANDA
1	EMPRESA VIRGEN DEL CARMEN	SAPALACHE -HUANCABAMBA-PIURA	3	MINIBUS	2	4:30 AM, 15:00 PM	INTERPROVINCIAL	CALLE CENTENARIO	68	102
2	EMPRESA TURISMO EXPRESS	SONDOR - HUANCABAMBA-PIURA	10	BUS - MINIBUS	5	4:00 AM, 7:30 AM, 10:30 AM, 13:00 PM, 17:30 PM	INTERPROVINCIAL	CALLE CENTENARIO	200	300
3	EMPRESA SAN PEDRO Y SAN PABLO	HUANCABAMBA-PIURA	7	BUS - MINIBUS	3	7:30 AM, 13:00 PM, 18:00 PM	INTERPROVINCIAL	CALLE CENTENARIO	130	160
		HUANCABAMBA-PIURA			2	7:30 a.m. 12:00 p.m.			90	90
4	EMPRESA TURISMO CIVA	HUANCABAMBA-CHICLAYO	4	BUS	1	4:00 p.m.	INTERPROVINCIAL	CALLE CENTENARIO	45	45
5	EMPRESA EL PESCADITO	HUANCABAMBA-PIURA	2	MINIBUS	1	7:00 a.m.	INTERPROVINCIAL	CALLE CENTENARIO	29	29
6	TRANSPORTE TURISTICO CHULE	HUANCABAMBA-PIURA	10	MINIVAN	10	CADA HORA, SEGÚN MOVIMIENTO	INTERPROVINCIAL	CALLE CENTENARIO	90	106
		HUANCABAMBA-LAS HUARINGAS			1	5:00 a.m.			11	22
7	MAICOL TOURS S.A.C.	HUANCABAMBA - PIURA	3	MINIVAN	3	7:00 AM, 14:00 PM, 18:00 PM	INTERPROVINCIAL	CALLE CENTENARIO	30	33
8	SERVICIO TURISTICO SECTOR CRUZ DE CHALPON	HBBA-SALALÁ HBBA-PIURA-MANCORA- PAITA-SULLANA- GATACAOS	2	MINIVAN	2	SEGÚN MOVIMIENTO	INTERPROVINCIAL	CALLE CENTENARIO	7	27
		RUOTA 1: HBBA- LA COIPA			2	2:00 PM, 16:00 PM, SEGÚN MOVIMIENTO			14	20
		RUOTA 2 HBBA- SONDOR- PANCHIA			6	SEGÚN MOVIMIENTO			24	30
		RUOTA 3: HBBA- CHURUYACU- PACAYPITE			1	10:00 a.m. 8:00 a.m.			6	10
9	SERVICIO TURISTICO LAS HUARINGAS	RUOTA 4: HBBA- SOCHALAN- JAEN	25	2 AUTOS, 18 MINIVAN, 5 CAMIONETAS	3	2:00 p.m.	INTERPROVINCIAL	CALLE MORROPON 336	18	30
10	CRUZ CHIQUITA	HBBA-JAEN	5	3 MINIVAN, 2 CAMIONETAS	3	7:00 AM, 11:00 AM, 15:00 PM.	INTERPROVINCIAL	CALLE MORROPON	20	36
11	RIO TABACONAS S.R.L.	HBBA-JAEN	42	26 MINIVAN, 13 CAMIONETAS, 3 MINIBUS	3	5:00 AM, 14:00 PM, 17:00 PM	INTERPROVINCIAL	CALLE MORROPON	12	60
		RUOTA 1 HBBA-SAN IGNACIO			1				11	25
12	TURISMO ÁNGEL DIVINO	RUOTA 2 HBBA-SAN IGNACIO	4	4 COMBIS	1	8:30 a.m.	INTERPROVINCIAL	CALLE SANTA RITA 554	13	30
13	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO VALLE DEL SANTUARIO SRL	HBBA-CRUZ CHIQUITA Y VICEVERSA	3	3 MINIVAN	1	C/30 MIN., C/1 HORA, SEGÚN MOVIMIENTO DE PASAJEROS	INTERPROVINCIAL	AV. HUANCABAMBA 217, HUANCABAMBA	8	24
14	SERVICIO TURISTICO HUANCABAMBA QUERIDO	HBBA-JAEN	10	6 CAMIONETAS, 4 MINIVAN	4	8:00 AM, 10:00 PM, 2:00 PM, 4:00 PM	INTERPROVINCIAL	CALLE MORROPON S/N	20	40
TOTAL		14 EMPRESAS	130		55				846	1219

Fuente: Elaboración Propia

Como síntesis del estudio del transporte terrestre en la ciudad de Huancabamba, el movimiento de pasajeros diarios de servicio interdistrital es 858 pasajeros, y del interprovincial es de 846 pasajeros, sumando un total de 1704 pasajeros diarios. Observándose el mayor flujo, de las personas que van y provienen de la zona de Piura, Chiclayo, Lima, seguido de las de san Ignacio, Jaén; y el resto de distritos y caseríos.

3.4.2.2. Empresas de Servicio de turístico

El Servicio de transporte Turístico permite el acceso a la zona de las lagunas de las huaringas. Para llegar a este lugar primero se debe tomar una carrera en auto hacia el caserío de Salalá, posteriormente ya en este lugar, se tiene que caminar a pie o cabalgar para llegar después de 30 minutos a la laguna negra (3,900 m.s.n.m.) donde se realizará el baño de florecimiento dirigido por el curandero y en colaboración con sus asistentes.

El Maestro o Curandero y siguiendo las costumbres tradicionales, inicia el rito con la instalación de la Mesa (conjunto de símbolos, artes, totems, seguros, espadas, cruces, santos, hechizos) oración y permiso a la laguna, para posteriormente en base a los brebajes y pocimas preparadas por él y en combinación con el agua de la laguna, se empieza con la purificación y energización de sus pacientes (turistas o visitantes) para alejar la envidia, cólera, mala suerte, mejorar los negocios o trabajos, según interés de cada uno.

Luego, se procede al singado (acto de inhalar por la nariz una mezcla de aguardiente con tabaco, hierbas del lugar) para limpiar el cuerpo y energizarlo, protegerlo contra la mala suerte o envidias, etc. Todo esto indicado y cuidado por el Maestro y sus asistentes.

Transcurrida la primera etapa, el curandero indica a los visitantes el ingreso a las aguas frías de la Laguna para darse un refrescante baño.

En Huancabamba las empresas que están destinadas a servicio de transporte turístico, hacen rutas interprovinciales e interdistritales y solo algunas se dedican realmente a brindar ese servicio exclusivo para turistas. Como lo es la empresa servicio turístico sector cruz de chapón que cuenta con 2 minivan que han sido mencionadas y analizadas anteriormente. También están las empresas que van hacia Salalá que anteriormente están analizadas.

3.5. ZONAS DE RIESGO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

El sistema de transporte terrestre de la provincia ha venido creciendo en muchos aspectos como en infraestructura vial, mas no puede ser considerado como un sistema integrado y eficiente en su operación, que contribuya adecuadamente a la integración territorial y al desarrollo de las actividades productivas, facilitando el traslado de personas y el intercambio de bienes y servicios que conducen al mejoramiento de la competitividad de la provincia, debido a que la zona de la carretera canchaque- Huancabamba (tramo Sullanera) no presenta las condiciones de seguridad correspondientes, la falta de señalización, la neblina, lo cerrado del cruce generan un peligro en esta zona.

En los últimos dos años, unas 15 personas, han perdido la vida en este tramo de la carretera (tramo la Sullanera), entre ellos el exalcalde de San Miguel de El Faique y un grupo de sus trabajadores, por lo que exigen a las autoridades provinciales, regionales y del Ministerio de Transportes coloquen la señalización respectiva en este sector, para evitar más accidentes. En esta zona muchos vehículos se han despistado y se han caído al abismo, a pesar de haber solicitado la atención en este tramo, no han recibido respuesta hasta el momento de alguna autoridad competente.

Los factores que originan los accidentes de tránsito en el traslado de pasajeros a la ciudad de Huancabamba se relacionan a la infraestructura vial, el estado de las pistas, lo agreste del lugar, su clima, la imprudencia del conductor, en su mayoría por conductores nuevos que no conocen la zona, que sin conocimientos del lugar y de la normatividad de tránsito, conducen sus vehículos, causando accidentes mortales.



Figura 3. 27. tramo sullanera- Ruta Huancabamba Piura

Fuente: radio centinela



Figura 3. 28. tramo sullanera- Ruta Huancabamba Piura

Fuente: radio centinela

La ciudad de Huancabamba si cuenta a la fecha con un Terminal Terrestre que permite el ordenamiento del servicio de transporte interprovincial de alguna forma. Pero debido a la gran demanda de transporte de pasajeros que hoy existe en la provincia, han aparecido nuevas empresas informales para cubrir esa demanda y brindar sus servicios de transporte, generando desorden en la vía pública, creando caos en el sistema de transporte de la ciudad y produciendo un deterioro de la imagen de la ciudad.

3.6. RUTA DE INGRESO DE EMPRESAS DE TRANSPORTE A LA CIUDAD

La provincia de Huancabamba se encuentra en la sierra del departamento de Piura a 214 km de la capital departamental.

La ruta de ingreso de las empresas de transporte interprovincial a la ciudad de Huncabamba, desde la costa norte del país, empieza en el cruce Km 65 a través de la carretera nacional N° 02N que conecta a la ciudad con el resto del país. En este cruce se encuentran los buses que vienen desde Chiclayo y Piura y arriban a la ciudad. Atraviesa la provincia de Morropón, pasando por los distritos de Canchaque y Sondorillo, hasta llegar a la capital de la provincia de Huancabamba, único medio de comunicación de este con su departamento y con vehículos de hasta 6 TM de capacidad, que no es suficiente para transportar lo producido en esta provincia hacia otros mercados.

Por el sur la provincia de Huancabamba, tiene comunicación vial por medio de la ruta nacional N° 04A que une la costa norte con el nororiente del país, cruzando el distrito de Huarmaca por sus caseríos Limón Porculla y Hualapampa bajo, este último sirve como puerto a la población de Huarmaca, donde culmina la carretera vecinal que viene de Huancabamba pasando por Sondor, Sondorillo y el mismo Huarmaca, carretera vecinal que se encuentra en mal estado. Esta vía en buen estado sería el medio de comunicación vial con los departamentos de Lambayeque, Cajamarca, Amazonas y San Martín.

Por el lado Este, la provincia también tiene comunicación vial con el departamento de Cajamarca (Tabaconas – San Ignacio - Jaén), por el distrito de Sónor, por medio de la vía departamental 112, que se encuentra en mal estado, transitado solo por vehículos de bajo tonelaje para luego empalmar con la carretera nacional N 05.

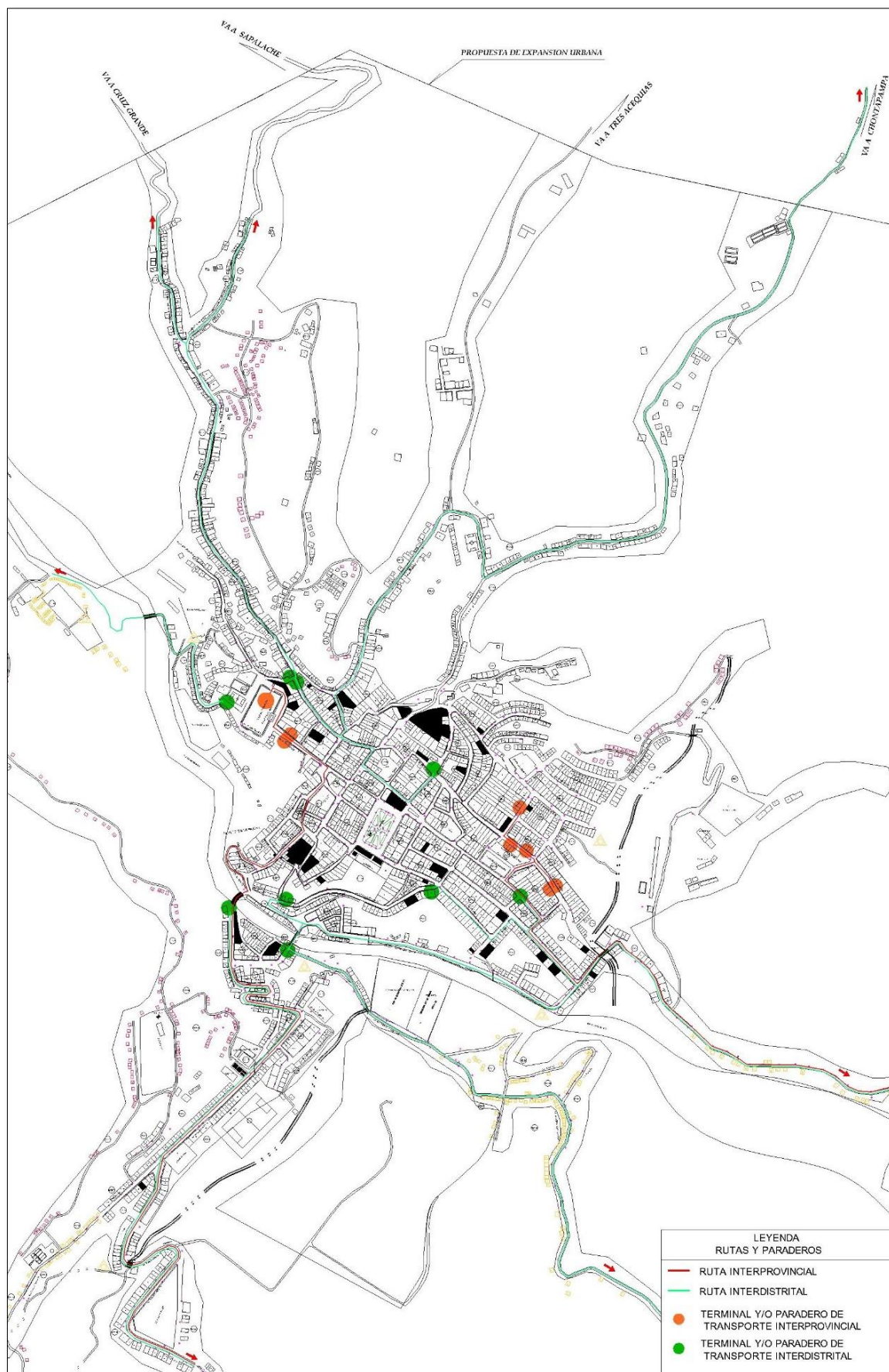


Figura 3. 29. Rutas De Transporte Terrestre En La Ciudad De Huancabamba

Fuente: Elaboración Propia

En el distrito del Carmen de la Frontera existen vías carrozables que unen a la capital de la provincia con el poblado de Sapalache (Capital del Carmen de la Frontera) y la zona turística de las Huaringas, además con el caserío del Carmen, carreteras que se proyectan hasta el caserío Hormigueros ubicado en la frontera con el Ecuador.

3.7. CUANTIFICACIÓN DE LOS FLUJOS DE CARGA Y PASAJEROS

El servicio de transporte de pasajeros entre la ciudad de Piura y Huancabamba es continuo, teniendo una frecuencia de salida tres veces al día y una duración del viaje de 8 horas promedio para una distancia de 214 Km. En esta ruta de transporte se tiene como uno de los destinos a la ciudad de Canchaque y Palambla.

Las empresas de transportes como Civa, Turismo, San Pedro Y San Pablo, Nuestra Señora Virgen Del Carmen Y El Pescadito, utilizan una tecnología de transporte de ómnibus de 2 ejes. La tarifa promedio es de S/. 25.00 por pasajero y un flete de S/0.25 por kilo, para una oferta de 45 pasajeros.

Esta misma ruta es ofrecida por empresas informales que transitan la vía con colectivos y minivan, cuyo costo promedio por pasajeros es de S/. 30.00 a S/.50.00, para una oferta promedio de 8-16 pasajeros.

Por el tipo de topografía del suelo accidentado y ondulado se utilizan los siguientes vehículos para el transporte de pasajeros: Ómnibus de 2 ejes, Microbús, Camioneta rural (Combi) y camión de dos ejes. El camión de 2 ejes da servicio a los pobladores para la faena agrícola y para trasladar sus productos a otros mercados.

Generalmente, todo el servicio del transporte de pasajeros tiene como destino final la ciudad de Piura, como centro de atracción. Desde aquí se puede conectar con las principales ciudades y localidades provinciales y regionales del Perú.

En el ámbito interno existen servicios de transporte que articula los distritos de Sónдор, Sondorillo y El Carmen de la Frontera con la ciudad de Huancabamba. Este servicio es continuo teniendo una salida de dos veces al día, con una tarifa promedio de S/. 4.00 por

pasajero y un flete de S/. 0.15 por kilo, utilizando para el transporte minibus, autos colectivos y minivan.

En el caso de los distritos de Canchaque y San Miguel de El Faique, la distancia entre las respectivas capitales es menor de 4 Km., lo que permite acceder a los pobladores rápidamente al servicio de transporte que transita por Canchaque con dirección a las ciudades de Huancabamba o a Piura.

El distrito de Lalaquiz tiene diversos servicios de transporte que van directo a la ciudad de Piura, previa escala por las ciudades de Salitral y San Juan de Bigote, con una duración promedio de 5.5 horas, aun costo de S/. 10.00 para una distancia aproximada de 150 Km. En cambio, el distrito de Huarmaca tiene dos salidas ya sea su conexión a la red vial nacional 02A con destino final en Piura, o por la ruta 04A con destinos finales en Chiclayo, Jaén o San Ignacio.

El transporte de carga se realiza típicamente en camiones de 2 ejes, de 4 Tn de capacidad, siendo el flete promedio de S/. 0.08 por kilo; los cuales eventualmente también ofrecen servicio de transporte de pasajeros junto con la carga. La tarifa promedio para el pasajero de este servicio es de S/. 10.00.

El intercambio comercial de la provincia de Huancabamba involucra la salida de productos agrícolas como son: Tubérculos (papa) Frutas (naranjas, chirimoyas, plátanos) Hortalizas, ajos, menestras y Café. Teniendo un abastecimiento desde Piura de alimentos industriales (azúcar, arroz, jabones, mantequilla, conservas y enlatados), medicinas, vestido, calzado, fertilizantes y agroquímicos para el cultivo.

En los distritos existen empresas que prestan el servicio de transporte de carga que está en función a la demanda de los productos agrícolas, así se ofrecen diferentes destinos finales como es el caso desde Huarmaca a Piura, Huarmaca a Jaén, Sónдор y Sondorillo – Huarmaca a Jaén o Chiclayo, entre otros.

La importancia de la infraestructura vial para la provincia de Huancabamba es vital, su conexión e integración permitirá salir de la condición de pobreza y generar desarrollo en toda la ciudad.

3.8. INFRAESTRUCTURA TURÍSTICA EN LA CIUDAD DE HUANCABAMBA

Los servicios de infraestructura turística en la provincia de Huancabamba, se proveen hospedajes, alimentación, transporte turístico, artesanía, información, esparcimiento, que se brindan a los turistas y ciudadanos, generando oportunidades de desarrollo económico y social.

Debido al crecimiento de la actividad turística en la ciudad de Huancabamba, se genera la necesidad de contar con una mayor capacidad y variedad en la oferta de alojamiento de la provincia: el constante incremento de los flujos turísticos, la notoria preferencia que los viajeros manifiestan por el Ecoturismo en todas sus formas (turismo de naturaleza, turismo rural o vivencial, turismo esotérico, turismo de aventura, etc.), así como la magnífica fuente informativa que constituye la Internet, permiten que los viajeros puedan tener suficiente conocimiento previo de los atractivos y servicios turísticos que ofrecen los lugares que desean visitar, como para tomar una decisión.

Factores desencadenantes de las transformaciones ocurridas en el Turismo:

- Comunicaciones e información: Internet, Skipe, TV Cable, telefonía celular, oficina de turismo de la municipalidad provincial de huancabamba.
- Transporte terrestre: Transporte masivo, líneas terrestres económicas, tarifas bajas.
- Transporte aéreo: Transporte masivo, líneas aéreas económicas, tarifas bajas.
- Valoración de la Naturaleza: Ecoturismo, turismo rural y participativo, turismo esotérico, turismo de aventura.
- Conceptos imperantes sobre Desarrollo Sostenible, recursos naturales.

El turismo se ha convertido en una de las principales fuentes de empleo y estimula enormes inversiones en infraestructura, la mayor parte de las cuales contribuyen a mejorar las condiciones de vida de la población y las de los turistas.

Las tendencias actuales del turismo mundial indican una preferencia cada vez mayor por viajes en grupos pequeños o en unidades familiares, favoreciendo destinos que ofrezcan experiencias autóctonas, donde pueda incorporar a su “descanso” el aprendizaje. En ello destaca el Ecoturismo, que es un turismo no masivo, y comprometido con el medio ambiente territorial, biológico y socio cultural.²²⁹

Dentro del concepto de Ecoturismo se encuentran comprendidas modalidades como el turismo rural, turismo de naturaleza (observación de aves, mariposas, plantas, paisajes), turismo vivencial, turismo de aventura, turismo esotérico, etc. Los beneficios locales que produce el Ecoturismo son mucho mayores que el producido por el turismo masivo y el impacto negativo en el Medio Ambiente tiende cada vez a ser mucho menor.

La Infraestructura Turística: una Posibilidad de Desarrollo Económico Social.

Genera oportunidades de Inversión para el sector privado.

- En proyectos de infraestructura turística.
- En consultorías y asesorías a las entidades regionales, provinciales y locales.

Oportunidades para el desarrollo económico de los destinos turísticos.

- Incremento de la actividad económica mediante empleos directos e indirectos.

Oportunidades para el desarrollo social.

- Capacitación laboral.
- Afianzamiento de la identidad y sentido de pertenencia.

²²⁹ Colegio de Arquitectos del Perú (2010). Recuperado de <http://www.cap.org.pe/pdfs/48aniv/16-RCRB.pdf>

3.9. PLANEAMIENTO DE LA ACTIVIDAD TURISTICA²³⁰

La Ley No. 29408 Ley General de Turismo publicada el 18 de setiembre de 2009, tiene por objeto promover, incentivar y regular el desarrollo sostenible de la actividad turística. Su aplicación es obligatoria en los 3 niveles de gobierno: Nacional, regional y local, en coordinación con los distintos actores vinculados al sector.

El Plan Estratégico Nacional de Turismo (PENTUR) es la herramienta que regula el desarrollo de la actividad turística del país. El MINCETUR aprueba y actualiza el Plan Estratégico Nacional de Turismo (PENTUR) dentro de las políticas de Estado, con la participación de los gobiernos regionales, gobiernos locales, el sector privado y la sociedad civil.

En la provincia de Huancabamba se debe elaborar un plan para la realización de la actividad turística que tenga en cuenta lo siguiente:

- Vías de acceso: Carreteras, aeropuertos.
- Infraestructura Básica: Agua, energía eléctrica, comunicaciones, seguridad, salud.
- Infraestructura Turística: Alojamiento, alimentación, transporte turístico, artesanía, información, esparcimiento.
- Formación de Recursos Humanos: Para hoteles, alojamientos rurales, restaurantes, bares, guías de Turismo.
- Acondicionamiento de los Recursos Turísticos: Histórico Culturales (Pre hispánicos, coloniales y republicanos), Humanos (folclor, gastronomía, artesanía), Naturales (Paisajes, deportes de aventura, etc.), esotéricos (baños, florecimientos, etc.).

²³⁰ Colegio de Arquitectos del Perú (2010)

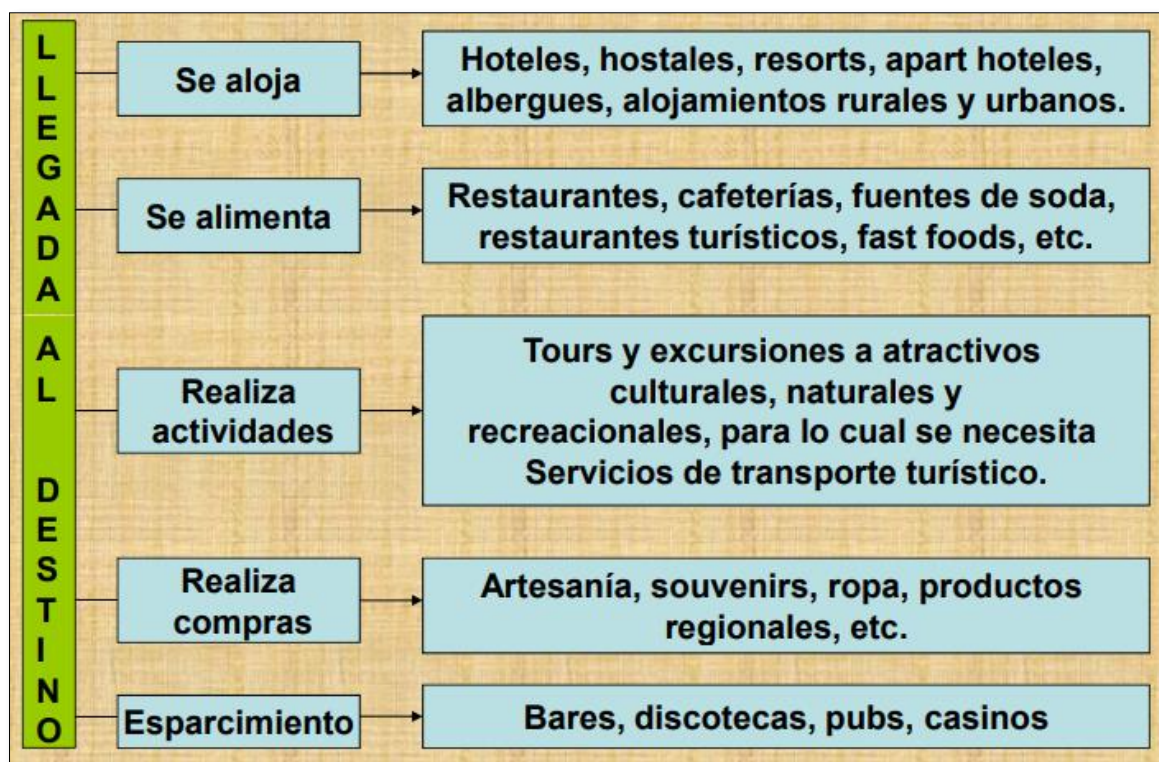


Figura 3. 30. Infraestructura Turística

Fuente: Colegio de Arquitectos del Perú 2010- Arq. Roberto Carcelén Ruiz-Bravo

3.10. EL DISEÑO DENTRO DEL CONCEPTO INTEGRAL DE MERCADO ²³¹

Elaborar un proyecto turístico bajo un Concepto Integral de Mercado, impone la necesidad de comprender que lo que se diseña es un servicio cuyo local y equipamiento constituyen solamente la parte tangible. Adicionalmente y no menos importante, es tener en consideración la rentabilidad de la inversión, la cual depende no solamente de una buena administración, sino también de una adecuada configuración del proyecto y una eficiente operación facilitada por el diseño arquitectónico.

3.11. LA DEMANDA TURISTICA ²³²

Los motivos principales de viaje por lo cual se arriba a la ciudad de Huancabamba son:

- Por trabajo o negocios.

²³¹ Colegio de Arquitectos del Perú (2010)

²³² Colegio de Arquitectos del Perú (2010)

- Especialmente por turismo (Vacacional, cultural, aventura, ecológico, esotérico, etc.). Por otra razón importante como son las lagunas de las Huaringas, famosas por sus poderes curativos y por la presencia de maestros que realizan una actividad esotérica para quitar las malas vibras, curar enfermedades, etc.

La estacionalidad: Períodos en que se presenta la Demanda.

- **Durante el año (Períodos de alta y baja temporada).**

Las épocas en que más turistas y personas llegan a la ciudad de huancabamba es en los meses de Julio y diciembre, y los de menor es en los meses de febrero y marzo, debido a que esta zona se encuentra en plena temporada de lluvias.

- **Durante el mes** (Semana Santa, festividad de la virgen del Carmen, navidad, año nuevo, festividad del aniversario de la provincia).
- **Durante la semana** (Mayor demanda en fines de semana).
- **Durante el día** (Aplicable a la demanda de servicios de Alimentos, Bebidas, lugares para hacer turismo)

3.12. LA OFERTA TURISTICA ²³³

La Oferta: Establecimientos ubicados en la zona de influencia del proyecto y que ofrecen servicios similares.

En Huancabamba existen varios establecimientos de alojamiento para todo tipo de usuario, entre ellos los turistas.

Sin embargo en épocas de mayor demanda los hospedajes y hoteles que brindan un servicio adecuado, cómodo y confortable, llegan a llenarse por completo. Esto significa que

²³³ Colegio de Arquitectos del Perú (2010)

el crecimiento en demanda por estos servicios aumentado en los últimos años, debido al fortalecimiento e incremento de la actividad turística en todas sus dimensiones.



Figura 3. 31. Hospedaje Medina En El Centro De La Ciudad, Completamente Lleno En Época De Navidad En El Año 2017

Fuente: elaboración propia



Figura 3. 32. Hospedaje Señor de la Buena Esperanza

Fuente: elaboración propia



Figura 3. 33. Hotel El Gran Chicuate

Fuente: elaboración propia

El sector de alojamiento en la ciudad es atendido por diferentes tipos de establecimientos, desde hospedajes hasta viviendas que brindan este servicio. Esta última parte se da mayormente con las personas que vienen a la provincia hacer turismo esotérico, y en el terminal son enganchados por personas hacia las viviendas de un maestro para darles alojamiento y ofrezcan su servicio de florecimiento y mesada.

Entre los hoteles que más recurren los turistas son:

- Hotel El Gran Chicuate.
- Hotel panorámico
- Hotel nuestra señora virgen del Carmen
- Hospedaje medina
- Hospedaje san pedro, Hospedaje Danubio, etc.

Los establecimientos de alojamiento que atienden exitosamente a los turistas son los hospedajes que brindan mejores y cómodos servicios a los huéspedes. Estos poseen una infraestructura con características para que el huésped pueda sentirse cómodo. Sin embargo, no cuentan con guías ni información turística para los usuarios que quieren hacer turismo en la ciudad. Los servicios que brindan son de tipo de alojamiento y algunas de alimentación y son de calidad regular.

Los hospedajes y hoteles en la ciudad han sido escasos hace 10 años, luego que aparecieran nuevos equipamientos urbanos como financieras, bancos de crédito, la sede de la Universidad Nacional De Piura en la ciudad, y el crecimiento de la actividad de la actividad turística cada vez mayor, ha provocado que la población invierta en este tipo de infraestructura para ofrecer sus servicios.

Las tarifas y precios vigentes son en promedio de 25 soles por habitación las 24 horas según las normas de cada establecimiento de hospedaje. La ocupación de los usuarios, son mayormente turistas, personas que vienen hacer turismo vivencial y esotérico a la

provincia. Así como también son trabajadores de alguna empresa, o personas que vienen hacer negocios a la ciudad.

Hay que tener en cuenta que estos hospedajes de alojamiento se encuentran en el centro de la ciudad. En la zona de Quispampa donde es una zona para crecimiento urbano de la ciudad, se encuentra el aeródromo y ahora con el nuevo terminal terrestre, requerirá de este tipo de infraestructura en este lugar que hasta el momento no tiene y brindar así los mejores servicios al usuario, generando un nuevo polo de desarrollo a este sector de la ciudad.

3.13. CARACTERÍSTICAS DEL USUARIO POTENCIAL PROMEDIO

- **Edades predominantes.**

Las edades predominantes son entre 20 y 60 años.

- **Nivel socio económico.**

El nivel socioeconómico es de los que arriban a la ciudad es medio y en algunos casos alto.

- **Procedencia.**

Tienen procedencia nacional y extranjera.

- **Gasto diario promedio.**

Tienen un gasto diario promedio de 100 soles diarios.

- **Promedio estimado de permanencia.**

Su permanencia es por lo general 3 días.

Cuadro 3. 21. Análisis De Infraestructura Hotelera En La Ciudad De Huancabamba - 2018

INFRAESTRUCTURA HOTELERA															
NOMBRE DE ESTABLEC. DE ALOJAMIENTO	TIPO DE ESTABLEC.	CARACTERÍSTICAS DE LAS HABITACIONES	TOTAL HABITACIONES	TARIFAS (\$)	PROCEDENCIA DE LOS HUÉSPEDES	PROMEDIO ESTIMADO DE PERMANENCIA (DÍAS)	SERVICIOS: INTERNET, TV CABLE, TELEFONIA	AMBIENTES O ESPACIOS	UBICACIÓN	HORARIO DE SERVICIO	EDADES DE MENORES	TIEMPO O ÉPOCA DE MAYOR DEMANDA	PROMEDIO DIARIO DE MENOR HABITACIONES USADAS		
HOSPEDAJE SEÑOR DE LA BUENA ESPERANZA	HOTEL	DOBLES CON SS.HH.	3	30	PIURA	TRABAJADORES	7	TV	45 HABITACIONES						
		TRIPLES CON SS.HH.	1	75	LIMA	COMERCIANTES	7	CABLE	1 SALA DE ESTAR			JULIO, Y EN FIESTAS			
					TRUJILLO	ESTUDIANTES		AGUA FRIA	ESTACIONAMIENTO						
					CHICLAYO	TURISTAS		AG. CALIENTE	SS.HH.PUBLICO						
					SAN IGNACIO	INGENIEROS			RECEPCION			FALTAN HABITACIONES	ENERO Y FEBRERO	40- 45.	
					TABACONAS	DOCTORES									
		MATRIMONIALES CON SS.HH.	41	45	EXTRANJEROS	OTROS	3	INTERNET	OFICIO DE PISO	CALLE PUEBLO NUEVO	24	30-45			
		SIMPLES CON SS.HH. PROPIO	13	70	PIURA	TRABAJADORES		TV	30 HABITACIONES						
		DOBLES CON SS.HH. PROPIO	5	80	LIMA	COMERCIANTES		CABLE	1 SALA DE ESTAR EN CADA NIVEL			JULIO, Y EN FIESTAS			
		SIMPLES CON SS.HH. COMPARTIDO	4	60	TRUJILLO	ESTUDIANTES		AGUA FRIA	SS.HH.PUBLICO						
HOTEL EL GRAN CHICUATE	HOTEL	DOBLES CON SS.HH. COMPARTIDO	4	60	CHICLAYO	TURISTAS		AG. CALIENTE	RECEPCION						
					JAJEN	INGENIEROS						FALTAN HABITACIONES	ENERO Y FEBRERO	18-22.	
					ECUADOR	DOCTORES			OFICIO DE PISO	CALLE LIMA	24	35-50			
		MATRIMONIALES CON SS.HH.	4	30	EXTRANJEROS	OTROS	3	INTERNET							
		SIMPLES CON SS.HH. COMPARTIDO	10	15	PIURA	TRABAJADORES	3	TV	30 HABITACIONES						
		DOBLES CON SS.HH. COMPARTIDO	18	30	LIMA	COMERCIANTES	3	CABLE	1 SALA DE ESTAR			JULIO, Y EN FIESTAS			
		TRIPLES CON SS.HH. COMPARTIDO	3	45	TRUJILLO	ESTUDIANTES		AGUA FRIA	RECEPCION						
					CHICLAYO	TURISTAS									
					JAJEN	INGENIEROS			OFICIO DE PISO	CALLE GENERAL MEDINA	24	25-50			
		MATRIMONIALES CON SS.HH. COMPARTIDO	4	35	EXTRANJEROS	OTROS	2	AG. CALIENTE							
HOSPEDAJE MEDINA	HOTEL														

Fuente: Elaboración Propia

El hospedaje señor de la buena esperanza se encuentra construyendo 21 habitaciones más actualmente, para cubrir la demanda de este servicio. Todas sus habitaciones cuentan con SS.HH., dentro de la habitación. Un dato importante es que es el único de toda la ciudad, que cuenta con áreas para estacionamiento. Las habitaciones más usadas son las dobles y matrimoniales.

El hotel el gran Chicuate les falta el área de estacionamiento, calefacción, información turística, área de cafetín, y un área de terraza en el último nivel, para aprovechar las diferentes vistas panorámicas de toda la ciudad de Huancabamba, es lo que les sugieren los huéspedes para mejorar el servicio.

El hospedaje medina les falta SS. HH dentro de las habitaciones, todas son con baño compartido.

CAPITULO 4



INFORMACIÓN DEL PROYECTO ESPECÍFICO

TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO DE ARQUITECTO

PROPUESTA DE TERMINAL TERRESTRE INTERDISTRITAL E INTERPROVINCIAL CON
HOTEL TURÍSTICO EN LA CIUDAD DE HUANCABAMBA

CAPITULO 4

INFORMACIÓN DEL PROYECTO ESPECÍFICO

4.1. UBICACIÓN Y LOCALIZACION:

El terreno propuesto se encuentra ubicado en el departamento de Piura, en la provincia de Huancabamba, en la zona de Quispampa Bajo, cerca del Hospital de la provincia.

El terreno cuenta con un área total de 40,000.00 m², el mismo que tiene forma irregular, se encuentra en una zona de densidad baja. Su ubicación es estratégica debido a que está localizado en un lugar más estable, fuera de la ciudad, descentralizando el transporte, creando las condiciones de una competencia sana y controlada, y generando el desarrollo a este sector, que necesita su atención, para crecer en forma ordenada y con el equipamiento e infraestructura necesaria.

Las características topográficas de terreno influyen directamente en la propuesta a realizar, el cual se sitúa en una zona plana y con depresiones en su interior. Según el Mapa de peligros de la Ciudad de Huancabamba, la zona donde se ubica el terreno es denominado como zona de peligro bajo, y se encuentra contigua al casco urbano y además de ello es una zona con un suelo estable y apto para construir.

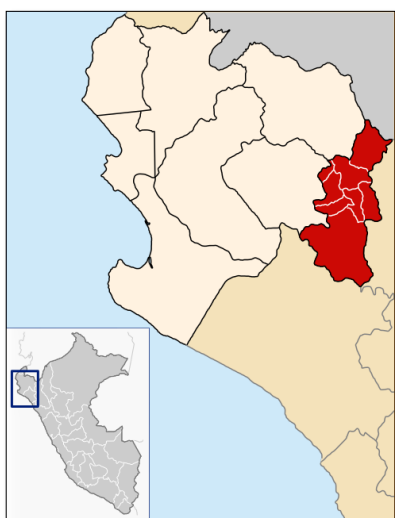


Figura 4. 1. Ubicación de la ciudad de Huancabamba

Fuente: Elaboración propia

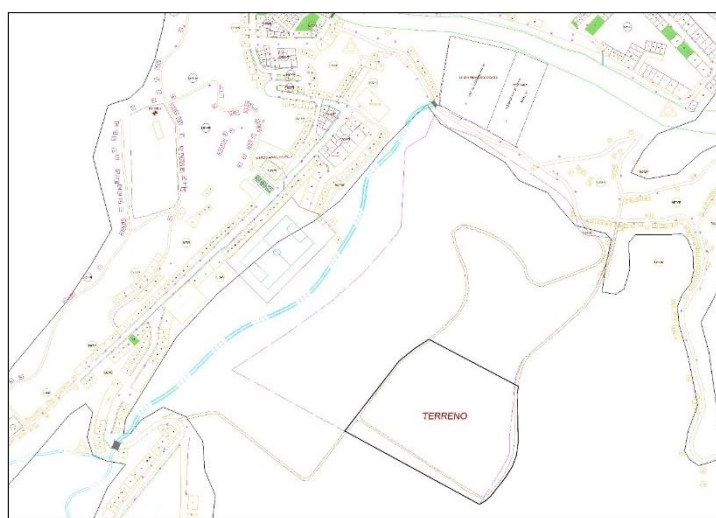


Figura 4. 2. Ubicación del terreno

Fuente: Elaboración propia

4.2. ESTUDIO DE TERRENO:

4.2.1. Aspecto físico

4.2.1.1 Topografía.

El terreno presenta una topografía plana en gran parte del área y accidentada en algunos sectores, con una forma irregular.

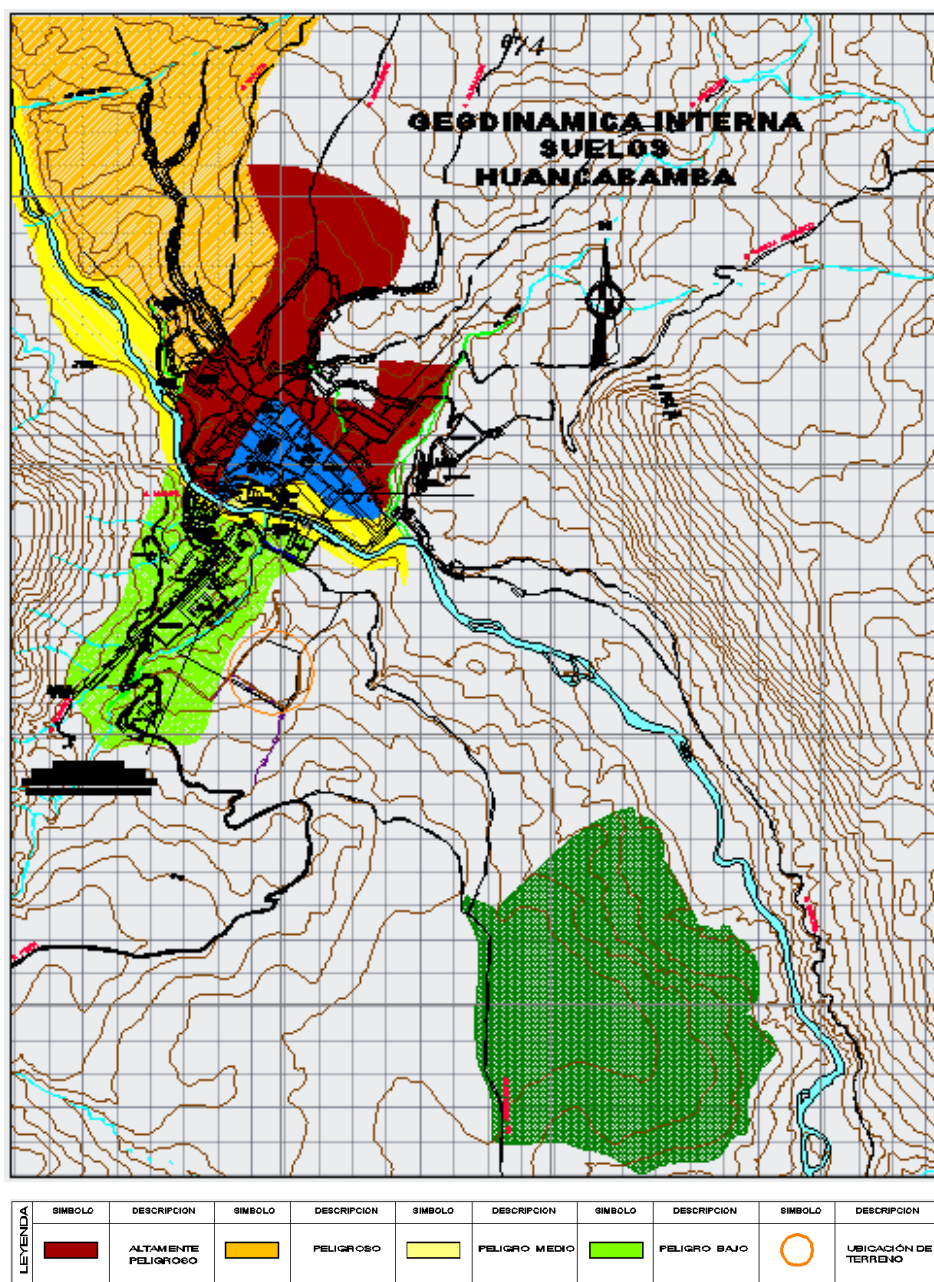


Figura 4. 3. Ubicación del terreno en mapa de peligros

Fuente: Municipalidad Provincial de Huancabamba

4.2.1.2. Accesibilidad.

El área a intervenir se encuentra en el sector Quispampa Bajo, se accede por la avenida Ramon Castilla (cerca del hospital de la ciudad). Todas las calles se conectan directamente con la avenida principal, lo cual permite la rápida accesibilidad.



Figura 4. 4. accesibilidad al área de intervención

Fuente: Elaboración propia

4.2.1.3. Flujos vehiculares.

El mayor flujo vehicular se produce en la avenida principal (Avenida Ramon Castilla), debido a que funciona como un eje articulador e integrador dentro de la ciudad, a través de éste circulan vehículos livianos y pesados. A este eje se unen las demás calles secundarias las cuales presentan flujos vehiculares bajos.

En la zona céntrica y del terminal terrestre es donde se produce un flujo medio debido a la existencia de actividades comerciales y de transporte, congestionando esta zona de la ciudad en ciertas horas del día. En la zona de mercado se produce un flujo alto debido al ingreso de todo tipo de vehículos que congestionan la vía, como lo son las motos taxis para recoger pasajeros, los camiones que se estacionan para descargar los productos de venta de los puestos de mercado, la presencia de paraderos interdistritales en lugares no adecuados, congestionan la vía, produciendo desorden en el transporte vehicular.

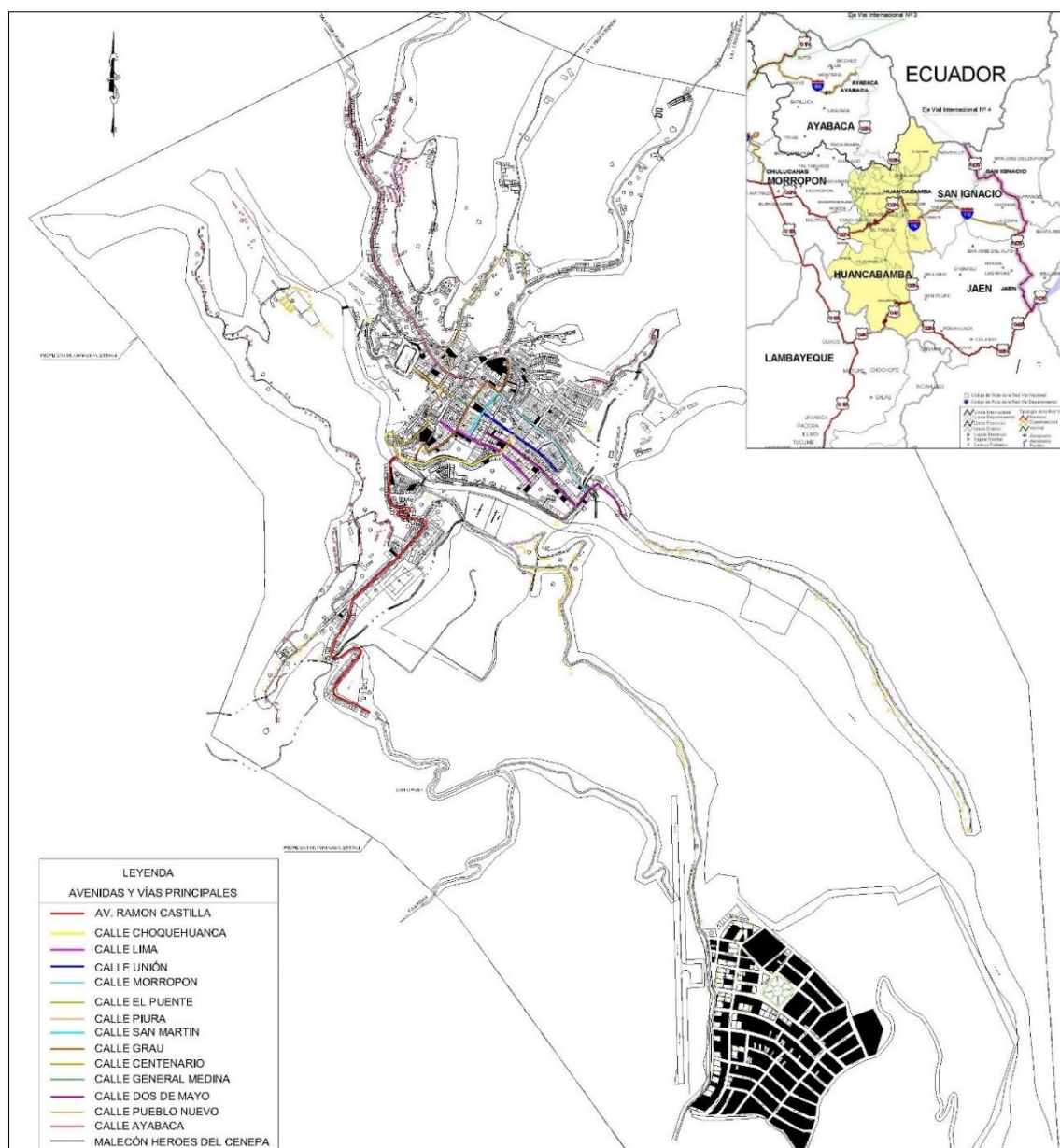


Figura 4. 5. Avenidas y Vías principales

Fuente: Elaboración propia



Figura 4. 6. Congestionamiento Vehicular En El Mercado De La Provincia- Calle Morropón

Fuente: Elaboración propia



Figura 4. 7. Descarga De Productos De Mercadería Para Abastecer Puestos De Mercado - calle el Mercado 2017

Fuente: Elaboración propia

En la imagen se muestra como los puestos de mercado invaden la vía pública, para exponer sus productos, esto junto al estacionamiento de los camiones que le abastecen de mercadería, congestionan no solo el tránsito vehicular sino también peatonal, causando inseguridad al momento de cruzar la pista.



Figura 4. 9. Tránsito De Mototaxis En Zona De Mercado- Calle Morropón

Fuente: elaboración propia



Figura 4. 8. Salida De Camionetas Que Brindan Servicio Interdistrital En Zona De Congestionamiento - Calle Morropón

Fuente: elaboración propia

4.2.1.4. Fotos aéreas.



Figura 4. 10. Vista satelital del terreno

Fuente: elaboración propia tomada de Google earth

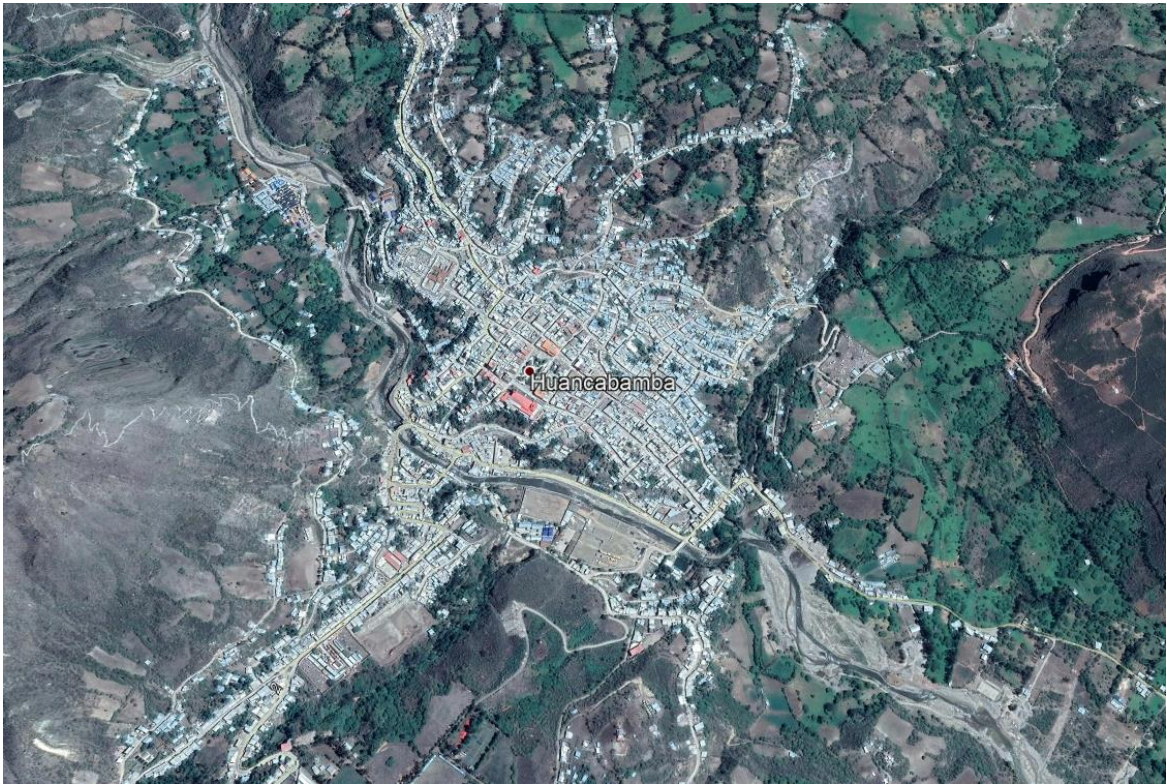


Figura 4. 11. Vista satelital de Huancabamba
Fuente: elaboración propia tomada de Google earth



Figura 4. 12. Vista satelital de Huancabamba
Fuente: elaboración propia tomada de Google earth

4.2.1.5. Vistas del contexto inmediato



Figura 4. 13. Vistas del Contexto Inmediato

Fuente: elaboración propia.

4.2.1.6. Equipamiento urbano



Figura 4. 14. Equipamiento urbano de la ciudad de Huancabamba

Fuente: elaboración propia.

4.2.1.7. Geodinámica interna de suelos- Huancabamba

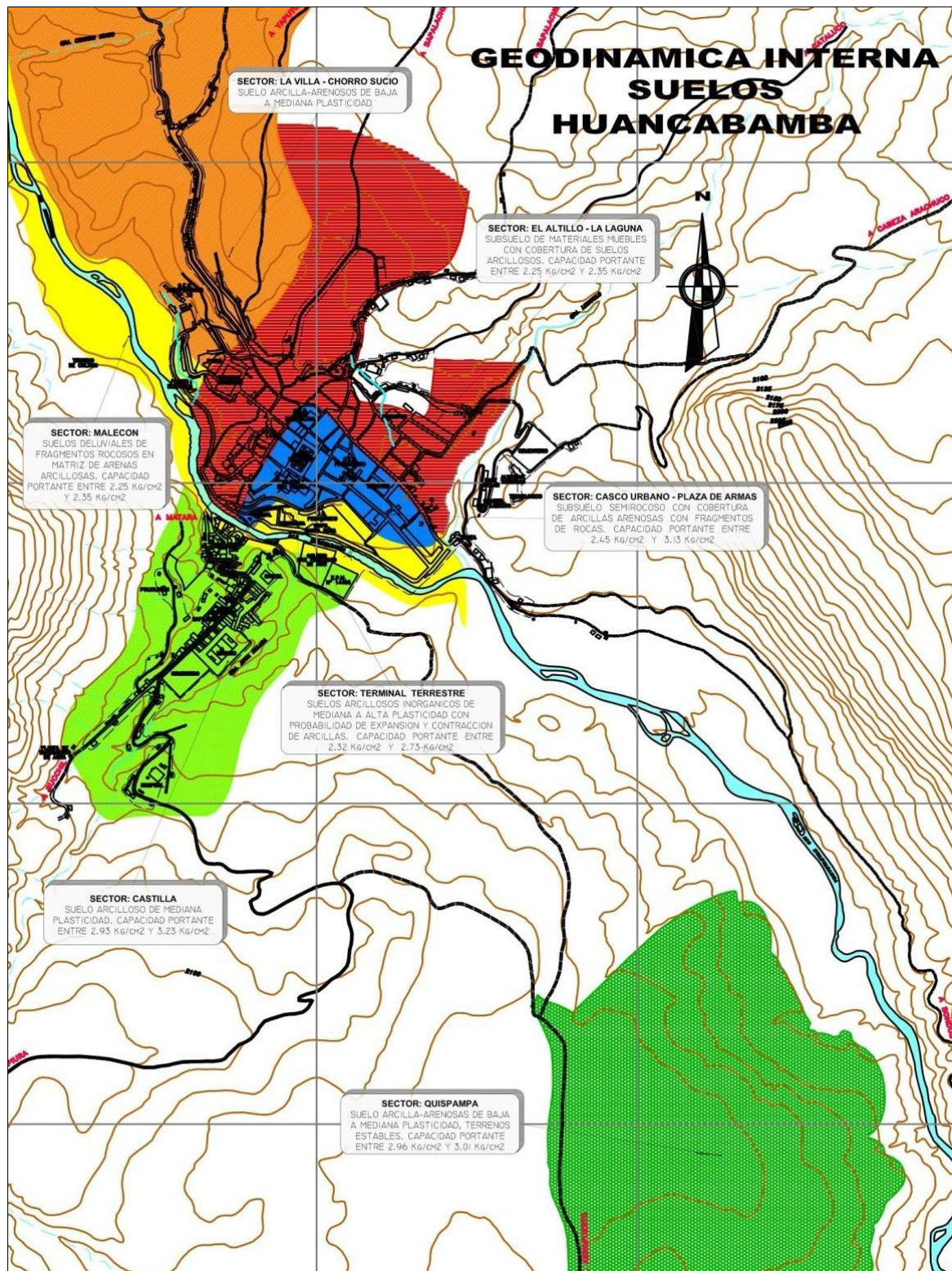


Figura 4. 15. Geodinámica interna de suelos Huancabamba

Fuente: PROYECTO CEREN-PNUD (PER 98/018)

Programa De Ciudades Sostenibles – Primera Etapa Huancabamba

El área a intervenir se encuentra se encuentra en el sector Quispampa Bajo. Esta zona tiene una superficie relativamente plana, presenta algunas áreas con pequeñas elevaciones y depresiones que pueden cortarse y rellenarse con fines urbanísticos; los suelos corresponden a arcillas arenosas de baja a mediana plasticidad, medianamente compacta, considerándose como terreno estables para la cimentación de viviendas y otras obras civiles.

La capacidad portante en este sector varía entre 2.96 y 3.01 kg/cm, según el tipo de suelo y el diseño de cimentación adoptado.

4.2.2. Aspecto ambiental

4.2.2.1. Contaminación Ambiental

Las fuertes lluvias son perjudiciales para el transporte de pasajeros, ya que produce deslizamiento de tierras, derrumbes, y al no existir señalización ni barandas en zonas de abismo, genera accidentes. En el área a intervenir no se encuentra contaminación ambiental. Son áreas naturales, que han sido transferidas del sector agrario a la municipalidad provincial para elaboración de la nueva terminal terrestre de la ciudad y otros proyectos. En la parte del Río se generan algunos botaderos y disposición de residuos sólidos lo cual genera focos infecciosos, los malos olores pueden ser perjudiciales para los habitantes de las zonas que habitan cerca de estos, presentando enfermedades respiratorias.

4.2.2.2. Contaminación acústica.

La contaminación acústica se produce con mayor intensidad en la zona del mercado por el flujo, caos vehicular y actividades comerciales, generando efectos negativos sobre la salud auditiva y física de los seres vivos. La contaminación acústica también se genera en las noches en las zonas de las discotecas, una de ellas se encuentra en el sector de Quispampa bajo (discoteca sol y luna) y también por los bares y cantinas. En los alrededores se produce contaminación acústica baja.

4.2.2.3. Contaminación del aire.

La contaminación del aire se produce cuando no llueve, y se queman los cerros por creencias antiguas de la gente, contaminando el aire y el suelo.

4.2.2.4. Abastecimiento de agua.

Toda la ciudad de Huancabamba cuenta con cobertura de agua potable sea por parte de la municipalidad o por parte de la comunidad. El área a intervenir si cuenta con cobertura de agua potable, la conexión más cercana que existe es la de la red de la avenida principal (Avenida Ramón Castilla).

4.2.2.5. Cobertura de desagüe.

La ciudad de Huancabamba cuenta en su 80% con cobertura de desagüe. El área a intervenir si cuenta con cobertura de desagüe, la conexión más cercana que existe es la de la red de la avenida principal (Avenida Ramón Castilla)

4.2.2.6. Asoleamiento y ventilación

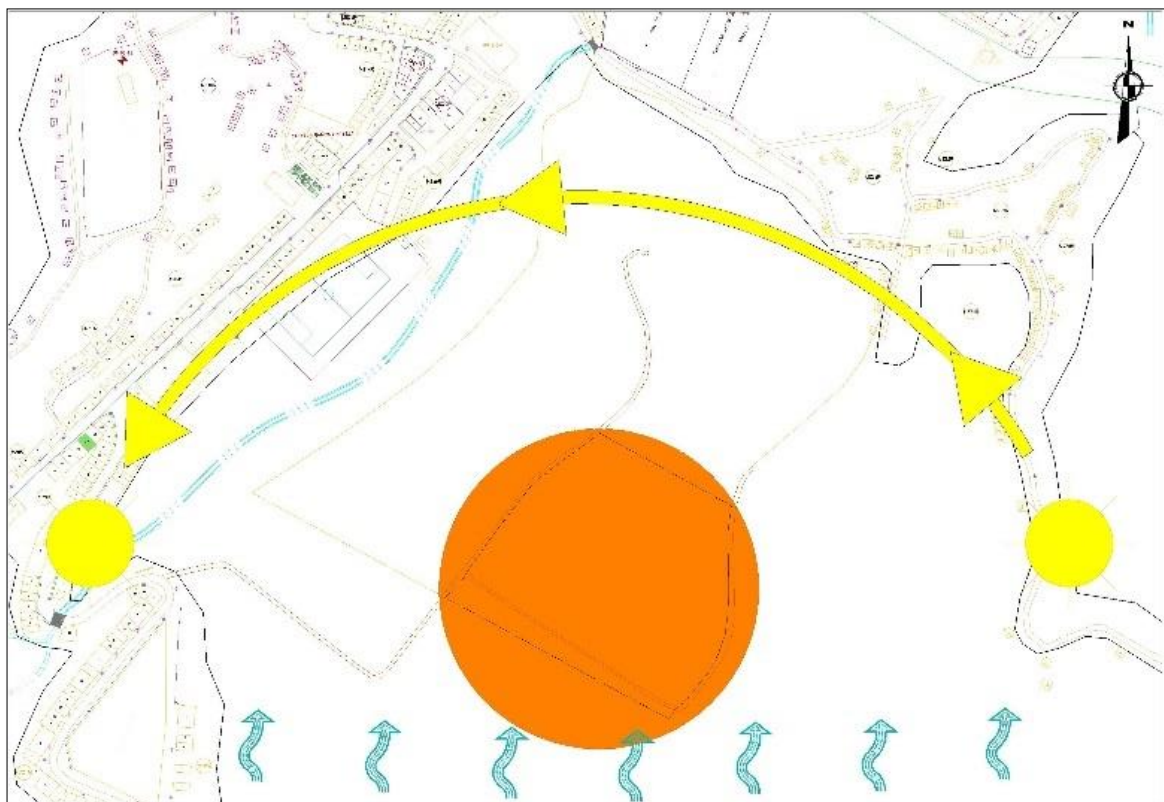


Figura 4. 16. Análisis de Asoleamiento y Ventilación en el terreno

Fuente: elaboración propia.

El área a intervenir se encuentra en una zona alta donde existe bastante vegetación y los rayos solares son contrarrestados por los arboles de gran tamaño, dando sombra a los peatones que transitan por esta vía, y creando un clima bastante confortable y fresco.

4.3. IDENTIFICACIÓN DE FUTUROS USUARIOS

4.3.1. Identificación de futuros usuarios terminal terrestre

Las personas involucradas en el proyecto son todos los pobladores de la Provincia de Huancabamba (Comerciantes, estudiantes, turistas, obreros, etc.).

La ciudad, demanda contar con un nuevo Terminal Terrestre que permita ordenar el transporte terrestre de Huancabamba, que permita además tener un solo local para el transporte interprovincial e interdistrital que redunde en la reducción de los costos del servicio.

Al verse incrementado el Turismo en general en todo Piura, la Provincia de Huancabamba no escapa a la necesidad de que los visitantes tanto nacionales como extranjeros cuenten con un servicio de Transporte Público descentralizado y que ofrezca diversos servicios para su ingreso y salida sin problemas de la provincia.

La problemática del transporte interprovincial e interdistrital en la ciudad de Huancabamba, se han identificado los siguientes problemas o temas que deberán ser resueltos:

1. Un sistema de transporte inadecuado, con falta de servicios, confort y seguridad al pasajero.
2. La congestión de tránsito del transporte interdistrital ubicados en la zona del mercado, al salir de sus paraderos generan caos, desorden vehicular y peatonal.
3. La infraestructura del transporte interprovincial e interdistrital que presta servicios informales a la población es inadecuada, exponiendo a los usuarios a situaciones de peligro.
4. Las condiciones ambientales, especialmente las fuertes lluvias son perjudiciales para el transporte de pasajeros, ya que produce deslizamiento de tierras, derrumbes, y no existe señalización ni barandas en zonas de abismo, causando accidentes mortales.

Aparecen impactos negativos de acuerdo a la congestión:

- La congestión trae consigo otros impactos negativos que perjudicarán el desarrollo sustentable y sostenible.
- La velocidad del tránsito es menor en zonas de confluencia.
- El tiempo de viaje se alargará
- El impacto ambiental aumentará (incremento del Co2)
- El servicio del transporte público interprovincial e interdistrital no brindará buena calidad de servicio.

4.3.2. Identificación de futuros usuarios hotel turístico

Las personas involucradas en el proyecto son todos los pobladores de la Provincia de Huancabamba (Comerciantes, estudiantes, obreros, y en especial turistas, etc.).

La ciudad, demanda contar con un hotel turístico que brinde los servicios que el turista demanda, que permita además crear un polo de desarrollo en la zona de Quispampa junto al terminal, generando más fuentes de trabajo y mayores ingresos a la economía local.

Los servicios del nuevo terminal terrestre junto al hotel turístico permitirán que los visitantes tanto nacionales como extranjeros cuenten con un servicio de Transporte Público descentralizado, con una infraestructura hotelera inmediata al terminal y que ofrezca diversos servicios para su estadía, además del ingreso y salida sin problemas de la provincia.

4.4. MODELOS ANÁLOGOS - ORDENAMIENTO DE TRANSPORTE

4.4.1. Terminal terrestre de Guayaquil Jaime Roldós Aguilera ²³⁴

La Terminal Terrestre Jaime Roldós Aguilera ofrece rutas interprovinciales e internacionales a través de 88 cooperativas que llegan a todos los rincones del Ecuador.

Está ubicada al norte de la ciudad, en la Av. Benjamín Rosales Aspiazú y Av. de las Américas, entre el Aeropuerto José Joaquín de Olmedo y frente a la estación de la Metrovía, su edificio principal se denomina "Edificio Dr. Jaime Roldós Aguilera".

La terminal terrestre es el edificio que da la bienvenida a 44 millones de personas que llegan y salen de Guayaquil cada año. Diseñada en 1978 por el Arq. Caicedo de Colombia y edificada por la empresa Fujita de Japón. La terminal fue inaugurada el 11 de octubre de 1985 y administrada desde entonces por la comisión de tránsito de las guayas.

Dos años después de su construcción la terminal sufrió daños estructurales por problemas del diseño, construcción y mala calidad de los materiales utilizados. Su relación con la trama vial y las circulaciones internas del predio presentaban grandes dificultades. El primer piso de la Terminal Terrestre funcionó 547 días en buenas condiciones.

Problemas con la administración agravaron la situación de la Terminal dando como resultado:

- Que se opte por clausurar el primer piso y que por falta de mantenimiento las escaleras mecánicas, los ascensores y el aire acondicionado dejaran de funcionar. Los servicios higiénicos que estaban en estado deplorable tenían un costo para el usuario.
- Se descubrieron más de 120 camas clandestinas para choferes, redes de delincuentes, pandillas, mendigos, prostitución y drogas.

²³⁴ Terminal terrestre de Guayaquil. Recuperado de https://es.wikipedia.org/wiki/Terminal_Terrestre_de_Guayaquil

La Terminal Terrestre se transforma en un lugar inseguro y desordenado con locales comerciales mal distribuidos, estacionamientos descuidados e inseguros y una total falta de información. Lo más caótico era la antigua calle de paso de los buses urbanos, donde existía un promedio de 2 atropellados diarios e interminables congestiones de buses.

En el año 2002 la Fundación Terminal Terrestre asume la administración de la terminal y se llama a concurso por invitación a estudios de arquitectura latinoamericanos para realizar un proyecto de remodelación de las preexistencias y de desarrollo de un nuevo edificio multifuncional. El complejo debería actuar como intercambiador modal que funcionara como un mojón urbano que renovara la puerta de entrada a la ciudad de Guayaquil.



Figura 4. 17. Vista superior del terminal terrestre de Guayaquil

Fuente: <http://www.richof.com/en/proyectos/transport/item/terminal-terrestre-guayaquil.html>

4.4.1.1. Reconstrucción De La Nueva Terminal

Primera Etapa

Se inició en el mes de octubre del 2002 y concluyó en mayo del 2003. Esta etapa fue financiada con fondos de la operación propia de la Terminal Terrestre.

Rehabilitación de múltiples servicios para los usuarios:

- Pintura Exterior: se pintó íntegramente la fachada de la Terminal Terrestre de Guayaquil, dándole una mejor imagen y resistencia a la contaminación generada por los buses y aviones de la zona Baños: De pagados pasaron a ser gratuitos más su remodelación total.
- Mamparas y puertas metálicas: La fundación procedió a instalar nuevas mamparas y puertas metálicas automáticas en las áreas de acceso, permitiendo un mejor control en la climatización del área interna del edificio.
- Automatización de Recaudaciones: con la finalidad de eliminar definitivamente cualquier mecanismo que no sea transparente, la Fundación contrató un nuevo sistema automático de recaudaciones de tasas instalado para el uso de andén y de estacionamiento de buses.
- Otras inversiones: dentro de la primera etapa se realizaron otras inversiones, como la contratación de seguros, contratación del diseño arquitectónico completo de la Terminal; diagnosticó y reparación del sistema de climatización, diagnosticó del sistema eléctrico, asfaltado de las zonas de ingreso y playa de estacionamiento; y contratación de personal de seguridad para todo el edificio, más se hicieron estudios completos para la reconstrucción.
- Erradicamos la prostitución que se ejercía en los puestos de estacionamientos de buses interprovinciales. Se desalojó a mendigos, vendedores ambulantes, vagos, pandilleros que daban una mala imagen de la Terminal.
- En los primeros dieciocho meses de operación del año 2002, la Fundación logró constituir un patrimonio de US\$ 1 a 683.298, sin haber incrementado las tasas existentes.

Segunda Etapa

- Nuevo parqueadero para vehículos particulares: En un área de 13.850 metros cuadrados se realizaron tareas de canalización, drenaje y pavimentación para la ejecución de los trabajos de remodelación, cuya capacidad es de 300 vehículos privados.

- Andenes de Buses Urbanos y plaza peatonal: Se logró el buen funcionamiento y organización de los buses que sirven a la Terminal; esta área de 13.150 metros cuadrados cuenta con bancas, cubiertas termo acústicas, tachos papeleros, iluminación, cajetines contra incendios, semáforos de control peatonal, seguridad y atención personalizada de guías contratados por la Fundación.

- Plaza paisajística: Zona conformada por una rampa peatonal de 400 metros cuadrados que bordea la pileta de fuente de agua de 252 metros cuadrados. La fuente de agua musical o Pileta será controlada por equipos computarizados que ambientará el área verde adornada con palmeras tropicales-exóticas. La plaza paisajística es el complemento final de las obras que la Fundación desarrolló en la parte frontal de la Terminal. La plaza paisajística será inaugurada en el mes de diciembre del 2004.

- Terminal Provisional: el lugar donde se construyó fueron los terrenos contiguos a la actual zona de parqueo de vehículos particulares, con un área de 19.500 m². Fue construida en cuatro meses (de junio a octubre) por Etinar S.A y Fiscalizada por la Consultora Vera y Asociados C. Ltda. La operatividad de esta Terminal fue de 18 meses hasta que culminaron los trabajos de remodelación y reparación del edificio principal.

- Esta etapa comprendió, además, la reconstrucción, reforzamiento y estabilización definitiva del edificio, así como la remodelación arquitectónica, el equipamiento y modernización de las instalaciones y servicios de la Terminal Terrestre. Lo principal es el refuerzo estructural y arquitectónico del área comercial con 152 locales y 128 islas. Como resultados de este trabajo se recuperó el primer piso, que se encontraba cerrado desde el 10 de abril de 1987.

Datos Generales:

- En La Terminal Terrestre circulan diariamente 99.838 usuarios.

- Un promedio de 44.519 pasajeros sale de la Terminal todos los días.

- 6.160 buses urbanos ingresan diariamente.

- Existen 130 andenes para los buses intercantonales e interprovinciales
- Los andenes son utilizados por 2.845 buses.
- Son 84 las cooperativas de transporte que sirven a la Terminal.
- Hay un promedio de 4.317 taxis que prestan sus servicios en la Terminal.
- Tenemos un promedio anual de 43 millones de visitantes, usuarios y pasajeros.
- Contamos con un patrimonio actual a agosto del 2008 de 9 a 167.964.
- La firma uruguaya Gámez Platero, expertos en terminales terrestres y centros comerciales junto a un grupo de arquitectos e ingenieros guayaquileños trabajaron en el rediseño de las mejoras arquitectónicas que complementaron el reciclaje de la estructura.

Tercera Etapa Comprenderá:

- Una Estación de Servicios para buses en el área del actual parqueo de buses.
- Un Terminal de Carga y Encomiendas.
- Y la construcción del Ancla 2.

La fundación, presidida por Guillermo Lasso, concluyó los trabajos de reconstrucción en 2007 con la entrega de un edificio principal completamente remodelado con la capacidad de soportar el paso de 42 millones de usuarios por año.

La remodelación del terminal incluyó la readecuación de las instalaciones interiores para convertirlas en un outlet "mall-terminal", el Outlet Terminal Terrestre. El costo de la reconstrucción, realizada por la empresa Inmomariuxi, se estima en 50 millones de dólares financiados por la Corporación Andina de Fomento, el gobierno de Lucio Gutiérrez, el Municipio de Guayaquil y fondos de la Fundación Terminal Terrestre.



Figura 4. 18. Terminal Terrestre De Guayaquil

Fuente: <http://www.carmaxrentacar.com/terminal-terrestre-guayaquil.html>



Figura 4. 19. Zona De Andenes de terminal Terrestre De Guayaquil

Fuente: <http://www.carmaxrentacar.com/terminal-terrestre-guayaquil.html>



Figura 4. 21. Aparcamiento En Terminal De Guayaquil.

Fuente: <https://www.minube.com/fotos/rincon/3649104>

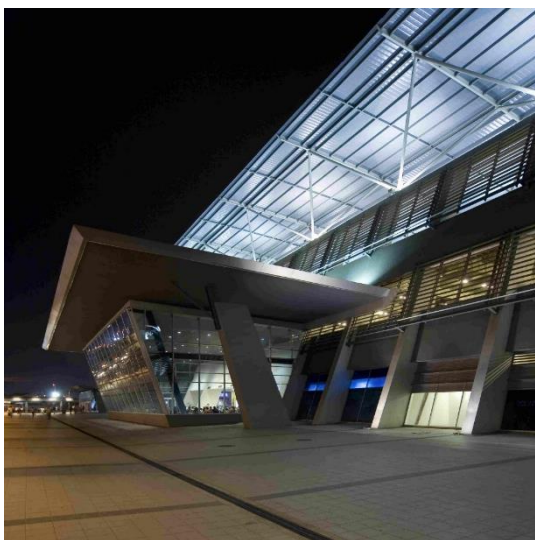


Figura 4. 22. Vista Lateral Derecha Del Terminal De Guayaquil

Fuente: <http://www.gomezplatero.com.uy/es/?pa=proyecto&id=40>



Figura 4. 23. Vista Frontal Terminal De Guayaquil.

Fuente: <http://www.gomezplatero.com.uy/es/?pa=proyecto&id=40>

4.4.1.2. Propuesta Urbano- arquitectónica²³⁵

La propuesta se basa en las siguientes ideas fuerza: mejorar la funcionalidad y la seguridad general del emprendimiento, disminuir las congestiones vehiculares y peatonales, mejorar la calidad espacial y ambiental general (exterior e interior), lograr una imagen contemporánea a partir del respeto y la atenta lectura del edificio existente, y buscar soluciones flexibles que posibiliten cambios y crecimientos futuros. En sus tres pisos posee boleterías y locales que lo convierten en un centro comercial con tiendas de ropa, calzado y accesorios, farmacias, operadoras telefónicas, un supermercado y un patio de comidas. A diario recibe aproximadamente a 105.000 personas, entre viajeros y quienes buscan un centro comercial.



Figura 4. 24. Vista Superior Del Terminal Terrestre De Guayaquil

Fuente: <http://www.guayaquilesmidestino.com/es/descubre-guayaquil/como-llegar/terminal-terrestre-jaime-roldos-aguilera>

4.4.1.3. Accesibilidad

Se propone un esquema de accesos claramente diferenciados que evite la interferencia entre los flujos que arriban y parten del complejo: automóviles particulares, camiones y camionetas de servicios, ómnibus urbanos (miniterminal), taxis, ómnibus urbanos con acceso y salida únicos, y automóviles para encomiendas.

4.4.1.4. Espacio urbano peatonal ²³⁶

Frente al edificio terminal se plantea un gran espacio peatonal, una plaza seca concebida como un espacio neutro, multidireccional, a escala del importante contingente de

²³⁵ Terminal terrestre de Guayaquil. Recuperado de <http://www.gomezplatero.com/proyecto/40>

²³⁶ Terminal terrestre de Guayaquil. Recuperado de <http://www.gomezplatero.com/proyecto/40>

peatones que acceden al edificio. Se logra un flujo peatonal sin interferencias con el vehicular.

La miniterminal de ómnibus se conecta directamente con el complejo mediante galerías cubiertas. Como aporte a la calidad ambiental se ha diseñado una zona verde con especies autóctonas y una fuente que sirve de amortiguador verde entre la avenida y la circulación interna.



Figura 4. 25. Zona Central De Terminal Terrestre De Guayaquil.

Fuente: <http://www.guayaquilesmidestino.com/es/descubre-guayaquil/como-llegar/terminal-terrestre-jaime-roldos-aguilera>

4.4.1.5. Aspectos organizativos y funcionales

A partir de un análisis del edificio existente y luego de la remodelación y reparación de la estructura, se proyectaron las siguientes funciones: Sótano, planta baja, entepiso, primer y segundo nivel, terminal de ómnibus urbanos, edificio de encomiendas y servicios.

- Sótano: Depósitos generales, áreas técnicas y de mantenimiento. Se prevé la conexión subterránea con la terminal marítima sobre el río Daule para pasajeros y encomiendas, lo que generaría un polo de conectividad de gran potencial.

- Planta baja: estacionamiento vehicular, locales comerciales y gastronómicos, sector de cooperativas de transporte, servicios y andenes de descarga de pasajeros.
- Entrepiso: subestaciones, pasarelas técnicas y áreas para equipos de aire acondicionado.
- Planta primer y segundo nivel: salas de espera, locales comerciales y andenes para carga de pasajeros.
- Terminal de ómnibus urbanos: Se propone un nuevo sistema con andenes para carga y descarga de pasajeros en forma radial y con un resguardo conectado a la terminal.
- Edificio de encomiendas y servicios: Se construirá una edificación satélite que descentralizará la descarga y el retiro de encomiendas de gran porte, así como las cartas y pequeños paquetes que actualmente se reciben en las oficinas de las empresas en la terminal.
- Talleres y estación de servicios: La estación de abastecimiento de combustible se reubica, a la vez que se reutilizan los talleres para formar un único conjunto para el servicio a los ómnibus interurbanos.

4.4.1.6. Aspectos formales y espaciales ²³⁷

La propuesta formal se basa en la arquitectura existente, abierta y pasible de ser completada. Se plantea un lenguaje contemporáneo y dinámico, que con pocos recursos logra una imagen claramente identificable y contundente.

Estos elementos caracterizadores se resumen en los siguientes aspectos:

Cubiertas y estructuras ligeras: Estructuras metálicas y cubiertas livianas que cubren la actual edificación, protegen el área de andenes de segundo piso, contribuyen a su redefinición formal y aportan al mantenimiento futuro del edificio.

²³⁷ Terminal terrestre de Guayaquil. Recuperado de <http://www.gomezplatero.com/proyecto/40>



Figura 4. 26. Estructuras Metálicas En El Interior De La Edificación Del Terminal Terrestre de Guayaquil.

Fuente:

<http://www.richof.com/en/proyectos/transport/item/terminal-terrestre-guayaquil.html>



Figura 4. 27. Estructuras Metálicas En El Interior De La Edificación Del Terminal Terrestre de Guayaquil.

Fuente:

<http://www.richof.com/en/proyectos/transport/item/terminal-terrestre-guayaquil.html>

Cerramientos livianos metálicos:

Cubren las fachadas del edificio en el primero y el segundo piso con elementos de parasoles que diferenciarán las transparencias diurnas y nocturnas.

Espacio interior:

Aprovechando la independencia estructural de los módulos centrales, se explota al máximo la espacialidad interior inexistente en la preexistencia.

Se demuelen la cinta central y el tercer piso, lo que genera una cinta de triple altura con iluminación cenital proveniente de un lucernario corrido que alberga las escaleras mecánicas, los ascensores y las circulaciones horizontales.

Este gran espacio es el centro de movilidad horizontal y vertical. Su iluminación permite visuales en todo el recorrido que muestran rápidamente cada uno de los sectores del complejo. Se complementa con señalética y gráfica claras y contemporáneas.



Figura 4. 28. Espacio Central De Terminal Terrestre De Guayaquil

Fuente: <http://www.richof.com/en/proyectos/transport/item/terminal-terrestre-guayaquil.html>

4.4.1.7. Materiales, texturas y colores. ²³⁸

Se le propuso un espectro de materiales acotado, con tendencia a una imagen de ligereza y dinamismo, basado en muros de mampostería revocada y pintada, parasoles, brise-soleil y quiebravistas de chapa de aluminio, curtain walls de vidrio reflectivo azulado, cubiertas y estructuras metálicas.



Figura 4. 29. Vista Lateral Del Terminal Terrestre De Guayaquil

Fuente:

<http://www.richof.com/en/proyectos/transport/item/terminal-terrestre-guayaquil.html>



Figura 4. 30. Terminal Terrestre De Guayaquil

Fuente:

<http://www.richof.com/en/proyectos/transport/item/terminal-terrestre-guayaquil.html>

²³⁸ Terminal terrestre de Guayaquil. Recuperado de <http://www.gomezplatero.com/proyecto/40>

4.4.1.8. Planta general y sección transversal

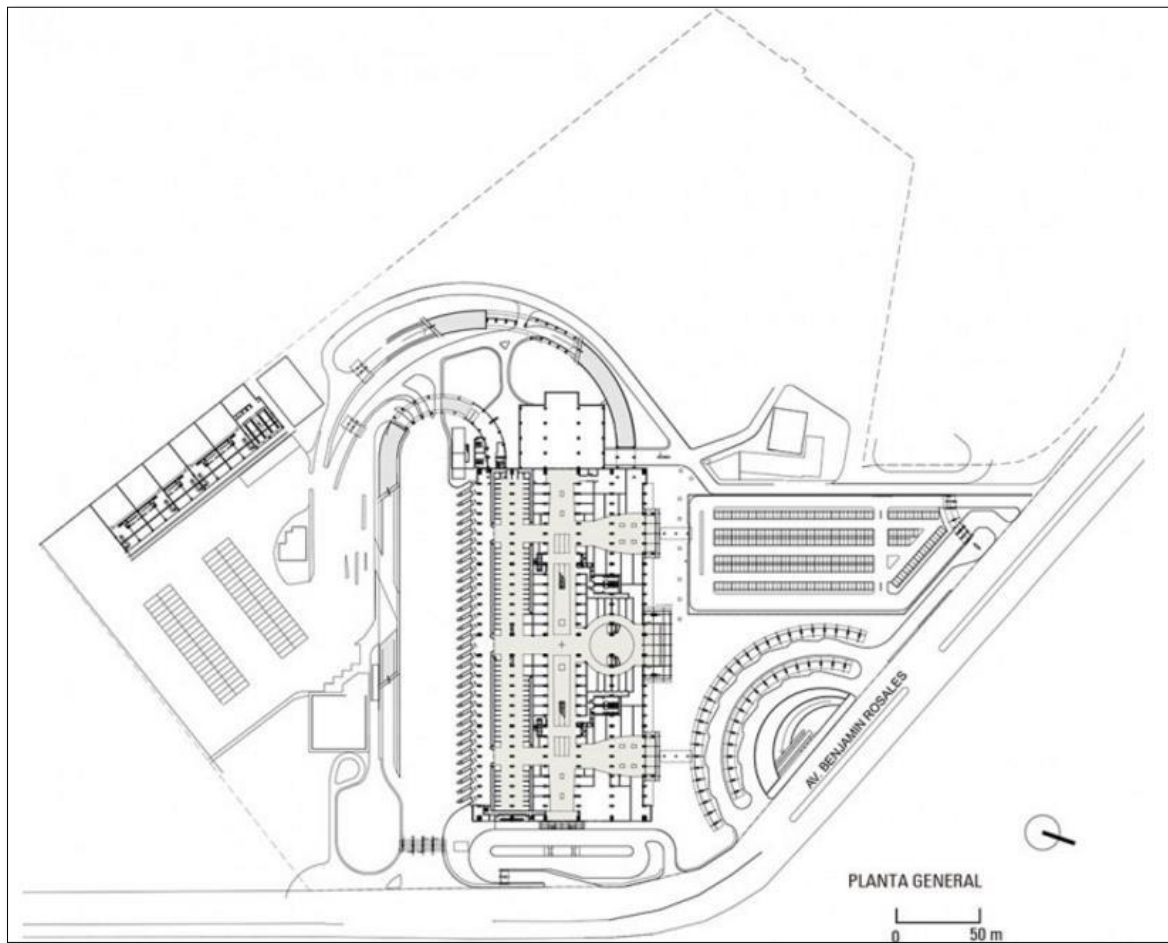


Figura 4. 31. Planta general del terminal.

Fuente: <http://www.richof.com/en/proyectos/transport/item/terminal-terrestre-guayaquil.html>

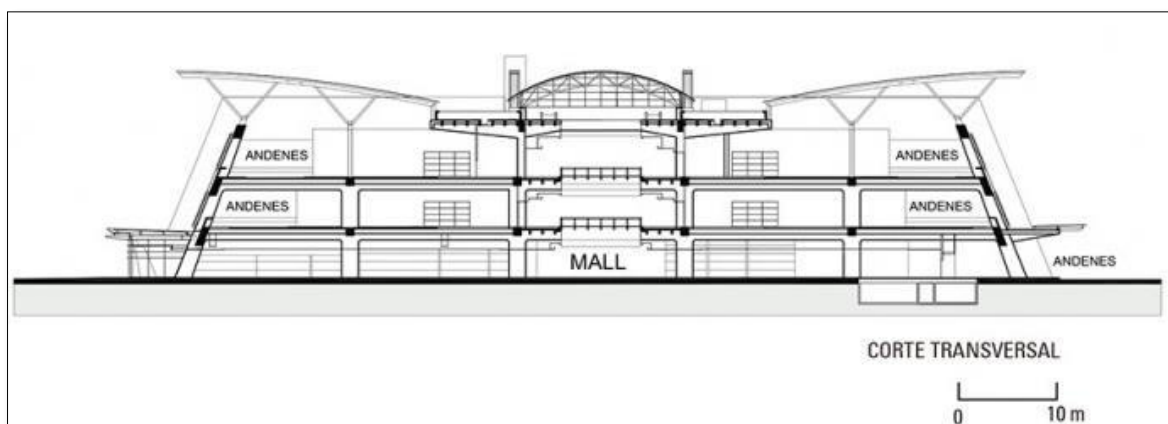


Figura 4. 32. Sección transversal terminal terrestre

Fuente: <http://www.richof.com/en/proyectos/transport/item/terminal-terrestre-guayaquil.html>

4.4.2. Terminal terrestre Quitumbe

La Terminal Terrestre Quitumbe es la principal estación de autobuses de transporte interprovincial en la ciudad de Quito y, conjuntamente con la de Guayaquil, las de mayor tráfico de pasajeros en el Ecuador. Es además una estación multimodal del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano de Quito (SITM-Q), con conexiones hacia el Metro(futuro) y los corredores Trolebús, Sur Oriental y Sur Occidental, mediante los cuales se puede acceder a casi cualquier punto de la ciudad.

Proyecto fundamental del plan general de desarrollo territorial del distrito metropolitano de Quito. Está ubicado al sur oeste de la ciudad, sobre un área de 14 hectáreas.

Limitado al norte por la avenida Cóndor Ñan; al sur por la Avenida Mariscal Sucre; al este por la quebrada Ortega, donde escurren parte de las aguas afluentes del río Machangara y al oeste por la quebrada el Carmen, catalogadas como áreas protegidas.

La terminal fue fundada en 2008, ubicada al sur de la ciudad, cercana a centros comerciales, barrios y otros servicios, tiene un patio de comidas y locales comerciales, información turística, y algunas agencias bancarias, es una de las principales estaciones del sistema Metrobus Q.

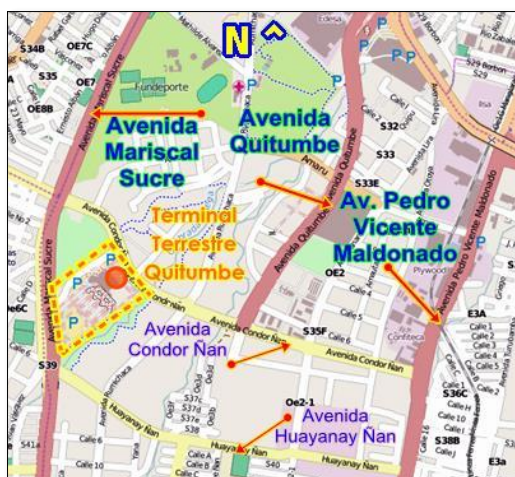


Figura 4. 33. Mapa De Ubicación Del Terminal Terrestre De Quitumbe

Fuente:

<https://kanquigua.wordpress.com/2014/09/26/bienvenido-a-la-muy-turistica-y-ruidosa-ciudad-de-quito-300113/02-ubicacion-terminal-terrestre-quitumbe-quito-sur/>



Figura 4. 34. Vista Superior Terminal Terrestre De Quitumbe

Fuente: <http://www.elcomercio.com/actualidad/metro-quitumbe-quito-negocios-comercio.html>



Figura 4. 35. Zona De Andenes De Terminal Terrestre De Quitumbe

Fuente: <http://www.epmmop.gob.ec/epmmop/index.php/proyectos/terminales-terrestres/terminales-interprovinciales/terminal-quitumbe>



Figura 4. 36. Zona De Venta De Tickes en Terminal Terrestre De Quitumbe

Fuente: <https://www.dreamstime.com/editorial-photo-ticket-offices-quitumbe-bus-terminal-quito-ecuador-august-unidentified-people-standing-line-to-buy-tickets-long-distance-image44826991>



Figura 4. 37. Terminal De Quitumbe

Fuente: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1953604>



Figura 4. 38. Terminal De Quitumbe

Fuente: <https://www.dreamstime.com/editorial-photography-quitumbe-bus-terminal-quito-ecuador-august-unidentified-people-walking-to-boarding-area-local-transportation-system-image44888627>



Figura 4. 39. Fachada De Ingresos De Terminal Terrestre De Quitumbe

Fuente: <https://www.dreamstime.com/editorial-stock-photo-quitumbe-bus-terminal-quito-ecuador-august-entrance-exit-terrestre-long-distance-buses-august-image44826893>



Figura 4. 40. Zona interior del Terminal Terrestre De Quitumbe

Fuente: <https://www.dreamstime.com/editorial-stock-photo-quitumbe-bus-terminal-quito-ecuador-august-entrance-exit-terrestre-long-distance-buses-august-image44826893>



Figura 4. 41. Zona interior del Terminal Terrestre De Quitumbe

Fuente: <https://www.dreamstime.com/editorial-stock-photo-quitumbe-bus-terminal-quito-ecuador-august-entrance-exit-terrestre-long-distance-buses-august-image44826893>

4.4.2.1. Conexión con la ciudad y el país.

Conecta a todo el lado Sur del país y a toda la ciudad con el sistema de transporte Metrobús-Q (Trole, los corredores Sur Oriental y Sur Occidental); con breves conexiones con la Ecovía y el Metrobús.

El terreno tiene una extensión de 12,8 hectáreas. El proyecto está a cargo de la Empresa Metropolitana de Desarrollo Urbano (Emduq) y contempla tres etapas. El total de la inversión es de \$19 500 000.

- La primera etapa comprenderá: obra civil, equipamiento, operación, y estará concluida máximo en seis meses, con el fin de que en un plazo de 12 meses se pueda desocupar la terminal Cumandá, indicó Edmundo Arregui, gerente de la Emduq. Agregó que se dispone de los diseños, pero hay que conseguir los socios que inviertan en la ejecución de la obra y se pueda definir, conjuntamente, un diseño arquitectónico.

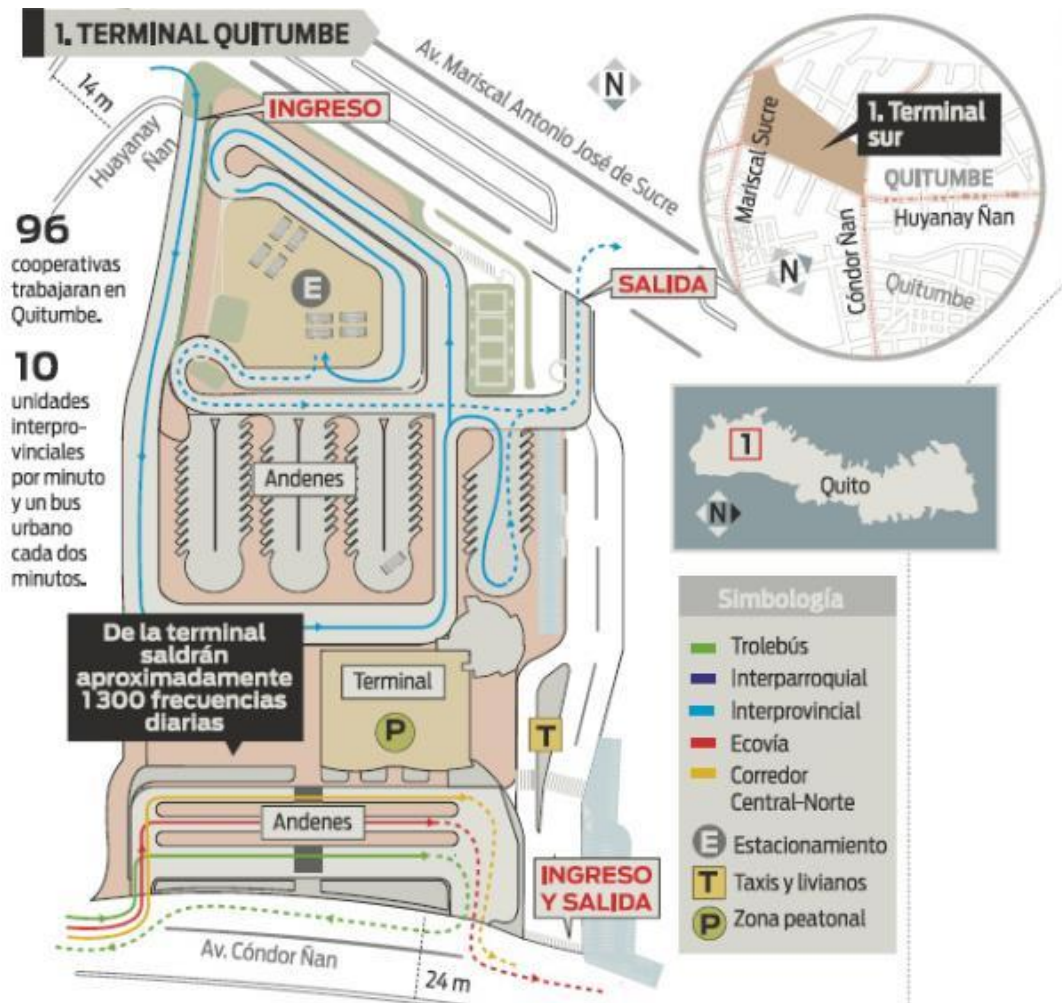


Figura 4. 42. Esquema Funcional Terminal Terrestre De Quitumbe

Fuente: tesis-diseño arquitectónico del terminal terrestre de pasajeros para la ciudad de Tulcán (2012)



Figura 4. 43. Instalaciones De La Terminal Terrestre De Quitumbe

Fuente: <http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/quito/11/terminal-de-quito-atendio-con-normalidad>



Figura 4. 44. Zona De Ingreso De Terminal Terrestre De Quitumbe

Fuente: <http://directorio.mas.ec/terminal-terrestre-quitumbe/>



Figura 4. 45. Terminal Terrestre De Quitumbe

Fuente: <http://directorio.mas.ec/terminal-terrestre-quitumbe/>

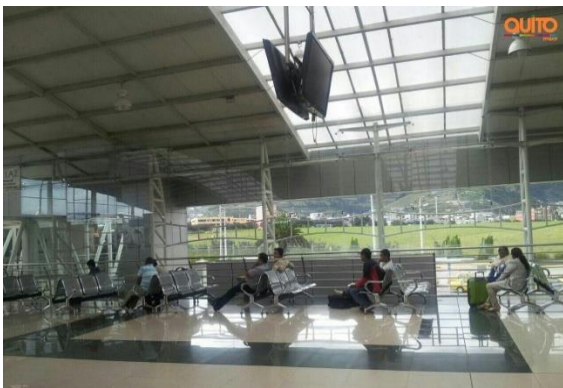


Figura 4. 46. Sala De Espera Terminal Terrestre De Quitumbe

Fuente: <http://www.jvw-si.com/content/terminal-de-transporte-terrestre-interprovincial-de-quitumbe>



Figura 4. 47. Sala De Espera Terminal Terrestre De Quitumbe

Fuente: <http://www.jvw-si.com/content/terminal-de-transporte-terrestre-interprovincial-de-quitumbe>

La terminal terrestre de Quitumbe es una estación multimodal que incluye transporte interprovincial e interurbano para brindar mayores facilidades a los usuarios.

En su contenido arquitectónico consta de 3 edificios (principal, mantenimiento y encomiendas).

4.4.2.2. Diseño arquitectónico

El terminal comprende dos naves de administración y de espera de pasajeros con un área de 12.00 m², andenes de llegada 3 600m² y andenes de salida interprovinciales de 6.000 m².

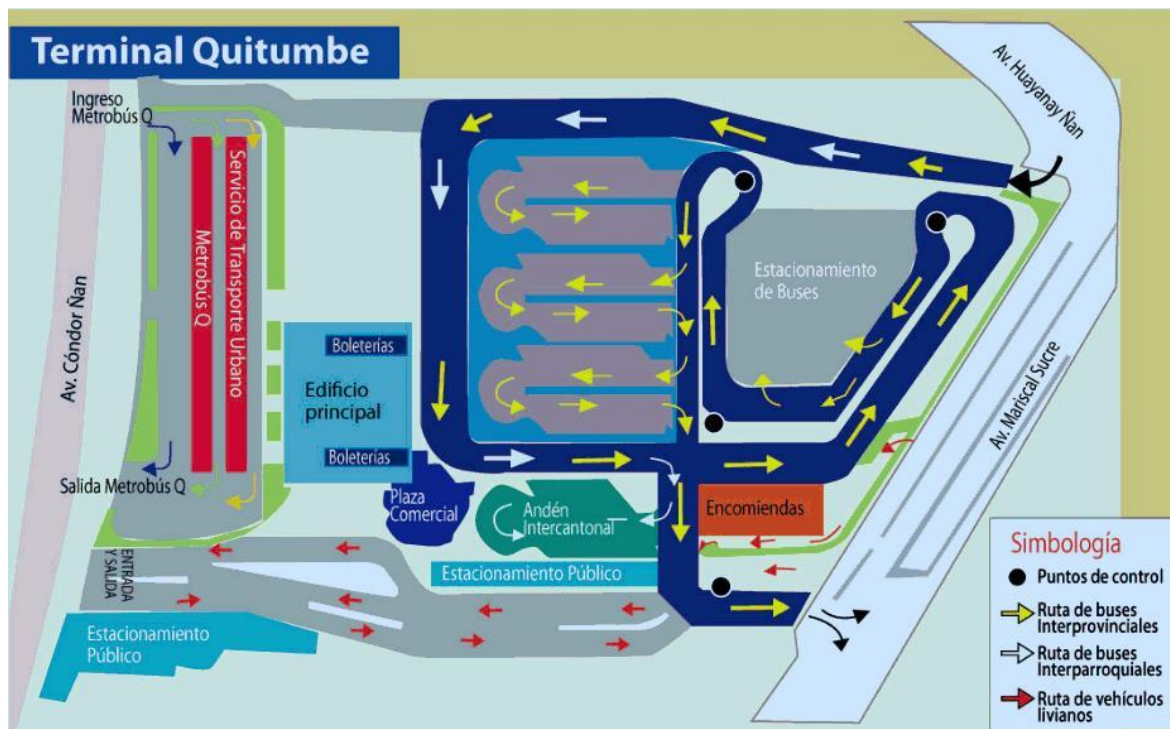


Figura 4. 48. Esquema Funcional Del Terminal Terrestre De Quitumbe

Fuente: <http://directorio.mas.ec/terminal-terrestre-quitumbe/>

El esquema de la propuesta arquitectónica respeta el espacio público evitando así crear congestionamiento en las vías colindantes.

Se plantea un área externa dentro del terreno para el servicio de transporte urbano que permite el ingreso y salida de los usuarios de manera fluida.

El diseño básico de la terminal es funcional, sencillo y de última tecnología, dijo Arregui. Está sujeto a un cambio moderno y versátil con una estructura metálica de 45 metros de luz y pórticos de 15 metros de altura que permitirán ampliaciones sin causar molestias al usuario. Contará con servicios de alimentación, compras, farmacias, bancos, parqueaderos cómodos con amplios accesos e incluso, se prevé la construcción de un hotel cercano al lugar.

Además, se diseñará un sistema de ventanilla única para venta de tiquetes. En la Terminal Terrestre Cumandá, donde llegan aproximadamente 1 090 frecuencias de buses diariamente y cerca de 7 500 usuarios en un día ordinario, se invertirán cerca de \$500 mil para modernizar los servicios de seguridad, aseo e imagen del lugar, mientras se construye la nueva.

Además, se creará una página web de esta dependencia con el fin de que los turistas conozcan las rutas, el tiempo de viaje, costos, servicios y la venta de tiquetes que cada cooperativa interprovincial ofrece. Quito cuenta desde julio del 2010 con dos nuevas terminales de Transporte Terrestre totalmente nuevas y equipadas para brindar un mejor servicio a todos los viajeros que desean llegar o salir de la capital ecuatoriana.

Las terminales de Quitumbe, en el sur, y Carcelén, en el norte, receptan a todos los visitantes que llegan desde la Costa, la Sierra y el Oriente del país, y de cantones cercanos a la capital.

4.4.2.3. Función de la terminal

El alcalde Andrés Vallejo y los representantes del transporte interprovincial determinaron el cierre total del terminal de El Cumandá y la operación inmediata de los nuevos terminales de Quitumbe y Carcelén, se diseñó las rutas alimentadoras para conectarse entre los terminales interprovinciales del norte y sur con el sistema Metrobus-Q. Este proceso será implementado, como primera fase, en un período de 45 días.

4.4.2.4. Accesos a la ciudad

El Municipio de Quito, mediante la Compañía Trolebús S.A., destinará alimentadores para conectar la estación Río Coca del Corredor 6 de diciembre-Ecovía con el terminal de Carcelén. Esta integración funcionará por la Av. Eloy Alfaro, de 05h00 a 22h00, con 4 buses que circularán en un intervalo de 15 minutos.

Adicionalmente se puso al servicio de la ciudadanía alimentadores que unirán la estación del Trolebús la Y con el Terminal de Carcelén por la Av. Galo Plaza Lasso, operarán 4 buses, de 05h00 a 24h00, en un intervalo de 15 minutos cada uno.

La municipalidad también dispuso que exista una interconexión diurna entre las terminales de Quitumbe y Carcelén a un costo de 25 centavos, sin paradas intermedias; es decir no se conectarán a los corredores de transporte urbano como el Trolebús, el Corredor Central-Norte o La Ecovía- 6 de diciembre. Esta ruta utilizará las vías: Galo Plaza Lasso, 10

de agosto, Av. Pichincha, Antigua Oriental, Av. Napo, Alonso de Angulo, y Tnte. Hugo Ortiz. Esta flota de 10 buses dará servicio de 05h00 a 24h00, en intervalos de 30 minutos cada uno. Estos buses fueron readecuados para llevar equipaje y tienen identificación de servicio especial. Además, habrá servicio nocturno, sin integración a los corredores de transporte urbano, que unirá el terminal de Quitumbe con Carcelén. Solamente este servicio no tendrá costo alguno para los usuarios. Estos alimentadores para su movilización utilizarán el carril exclusivo del Trolebús. 4 buses trabajarán, de 00h00 a 05h00, con intervalos de 1 hora cada uno y son adecuados para llevar equipaje.

Para aquellos usuarios que habiten en el Valle de los Chillos deberán trasladarse en las diversas operadoras interparroquiales, hasta la terminal Marín y acceder a través de los corredores: Central Norte, Ecovía hasta las respectivas terminales de la Ofelia y Río Coca de donde saldrán los alimentadores hasta la terminal Carcelén o si los usuarios desean ir al sur, usarán el sistema de transporte convencional con las rutas cuyo origen –destino son: Itchimbia, Universidad Central, San Pablo y La Marín en dirección a Quitumbe.

4.4.2.5. Accesos a zonas rurales.

En el caso de los usuarios del Valle de Cumbayá y Tumbaco deberán llegar hasta el terminal Río Coca, en los buses interparroquiales y tomar alimentadores hasta el Terminal Carcelén o para ir al sur utilizarán la integración hacia el Trolebús.

Los usuarios de la Mitad del Mundo, arribarán hasta la Terminal la Ofelia y podrán transportarse hasta Carcelén en los buses alimentadores o en el caso de avanzar al sur, tomarán el Corredor Central Norte hasta la Marín y utilizarán el sistema de transporte convencional respectivo.

En el caso de transporte comercial en Carcelén contará con 3 operadoras de taxis con una flota de 66 unidades y transporte de carga liviana con un total de 12 unidades.

Adicionalmente existen rutas de transporte urbano que avanzan cerca del terminal de Carcelén que tiene como origen destino la Marín – Carcelén, Carapungo o Calderón. Para Quitumbe el transporte comercial operará con 2 cooperativas de taxis con 196 unidades y transporte de carga liviana con 10 unidades.

4.4.2.6. Servicios de la Terminal Terrestre Quitumbe

Al Terminal Quitumbe llegan 89 operadoras de transporte interprovincial que, en su mayoría, prestan el servicio de transporte hacia las provincias del centro y sur del Ecuador.

Transporte:

- Interprovincial de pasajeros
- Intercantonal de pasajeros
- Encomiendas
- Taxis
- Camionetas
- Servicio integrado Trolebús, Ecovía y Metrobús-Q.
- Urbano
- Hacia el Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito “Mariscal Sucre”

Locales comerciales:

- Comidas y bebidas
- Bazar y confitería
- Artículos varios y cabinas telefónicas
- Artesanías
- Guarda equipaje

Otros:

- Farmacia
- Servicios bancarios
- Policía turística
- Información turística
- Matriculación vehicular

4.4.2.7. Estacionamientos Terminal Quitumbe

PLAZAS

Parqueadero 1:

- Acceso por la av. Cóndor Ñan.
- Costo: USD 0.50 la hora o fracción.
- Atención las 24 horas, los 365 días del año.

Parqueadero 2:

- Acceso por la Av. Cóndor Ñan.
- Costo: USD 0.50 la hora o fracción.
- Atención las 24 horas, los 365 días del año.

Parqueadero 3:

- Acceso por la Av. Mariscal Sucre, sentido sur – norte.
- Costo: 0.50 la hora o fracción.
- Atención las 24 horas, los 365 días del año.

4.5. MODELOS ANÁLOGOS HOTEL TURISTICO

El turismo esotérico es un tipo de Turismo que se practica en algunas otras partes del Perú y la mayoría de turistas vienen al País para tratarse con las diversas plantas curativas usadas por chamanes y curanderos en la Selva, Sierra y sobre todo en el Norte Peruano.

Respecto a lo señalado anteriormente se puede mencionar entonces que el Departamento de Cuzco, es también uno de los lugares más concurridos por los turistas para realizar diversas actividades ligadas no solo al turismo ecológico u arqueológico para visitar ruinas o santuarios arqueológicos, sino que también es visitado con motivos de llevar a cabo sesiones espiritistas u alucinógenas curativas que los alejen de diversos problemas que buscan solucionar.

Cabe señalar que uno de los modelos a presentarse en esta ciudad es la Villa Urubamba situada bajo las montañas en la Ciudad del mismo nombre, en donde además de brindar un servicio de descanso para los que realizan turismo ecológico y vivencial; también ofrecen salas de relajación y meditación, así como baños de florecimiento.

La selva no es ajena a este tipo de turismo ya que entre su naturaleza alberga gran cantidad de establecimientos que son propicios para desarrollar un turismo esotérico ligado principalmente a una de las plantas que más llama la atención al foráneo, la Ayahuasca o soga del muerto. Una liana que crece abundantemente en estas regiones y es el elemento primordial en toda ceremonia. El consumo de la ayahuasca está presente en muchos pueblos de la Amazonía.

De esta manera en la Ciudad de Iquitos un modelo a presentarse es El Amazon Camp situado en la margen derecha del río Momón, donde además de ofrecer albergue a sus visitantes se conoce también de los poderes curativos de las plantas medicinales y se forma parte de los rituales mágicos de los maestros chamanes de quien reciben orientación para su vida de acuerdo con las revelaciones manifestadas a través de la toma de ayahuasca.

4.5.1. Hotel El Paraíso, Mineral del chico hidalgo (ecoturístico)²³⁹

El hotel está enclavado en el corazón del Parque Nacional El Chico (México), el cual fue declarado reserva natural en 1898, se trata de uno de los parques más antiguos y mejor cuidados de México, protegido de la tala y la deforestación de sus bosques de coníferas y a solo hora y media de la ciudad de México, con categoría cinco estrellas, este hotel es ideal para estar en contacto directo con la naturaleza y estar en contacto con sus paisajes.

Mineral del chico está dentro del parque, es una población que antiguamente era minera, se ubica a 26 km de Pachuca, capital del estado de Hidalgo. Actualmente cuenta con más de 500 habitantes y sus actividades principales son la agricultura, la artesanía y el turismo alternativo.

Se trata de un hotel sencillo, con buen servicio sus habitaciones, son pequeñas y sin mucho lujo, el restaurante también es pequeño, arquitectónicamente cautivan sus acabados mayormente de madera, lo que hace de sus espacios lugares acogedores y cálidos. Le da el plus su ubicación dentro de la zona boscosa del Chico, que es una joya natural con paisajes naturales cautivadores y en donde además se llevan actividades propias del ecoturismo.

4.5.1.1. Espacios con los que cuenta.

- 16 habitaciones dobles con televisión y teléfono.
- 10 habitaciones sencillas.
- Restaurante - Bar la montaña
- Boutique.

²³⁹ Sánchez Carreño, M. (2013). Tesis: Hotel Eco turístico- mineral del Monte, Hidalgo. Universidad Nacional Autónoma de México, México.

- Salón de convenciones para 250 personas.
- Sala de juntas para 10 personas.
- Amplias áreas verdes, parques y jardines.
- Centro de capacitación para empresas.

Zona	Actividad	Usuario/Operario	Mobiliario	Superficie m ²	Materiales
Habitación Sencilla	Descansar, dormir y aseo personal	Visitante	Cama matrimonial, dos buros, tocador mesa con dos sillas y mueble de televisión. Baño completo.	24.56	Madera, concreto y vidrio
Habitación Doble	Descansar, dormir y aseo personal	Visitante	2 Camas matrimoniales, dos buros, tocador mesa con dos sillas y mueble de televisión. Baño completo	27.80	Madera, concreto y vidrio

Figura 4. 49. Características De Las Habitaciones

Fuente: Sánchez Carreño, M. (2013). Tesis: Hotel Eco turístico- mineral del Monte, Hidalgo. Universidad Nacional Autónoma de México, México.

4.5.1.2. Actividades que realizan en el Chico

- Voleibol
- Ciclismo de montaña
- Senderismos o caminatas guiadas
- Escalada en roca
- Ascenso de la montaña
- Rappel
- Tirollesa
- Recorridos en cuatrimotos
- Recorridos en automóvil
- Campismo
- Alpinismo
- Observación de flora y fauna.



Figura 4. 50. Exteriores Hotel El Paraíso

Fuente: https://www.booking.com/hotel/mx/el-paraiso.html?aid=1213432;label=seogooglelocal-link-imagesaow-hotel-551318_grp-2_gendate-20171113;utm_source=seogooglelocal;utm_medium=photo;utm_term=hotel-551318_photo-102110305



Figura 4. 51. Dormitorios de Hotel El Paraíso

Fuente: https://www.booking.com/hotel/mx/el-paraiso.html?aid=1213432;label=seogooglelocal-link-imagesaow-hotel-551318_grp-2_gendate-20171113;utm_source=seogooglelocal;utm_medium=photo;utm_term=hotel-551318_photo-102110305



Figura 4. 53. Exteriores Hotel El Paraíso

Fuente: https://www.booking.com/hotel/mx/el-paraiso.html?aid=1213432;label=seogooglelocal-link-imagesaow-hotel-551318_grp-2_gendate-20171113;utm_source=seogooglelocal;utm_medium=photo;utm_term=hotel-551318_photo-102110305



Figura 4. 52. Exteriores Hotel El Paraíso

Fuente: https://www.booking.com/hotel/mx/el-paraiso.html?aid=1213432;label=seogooglelocal-link-imagesaow-hotel-551318_grp-2_gendate-20171113;utm_source=seogooglelocal;utm_medium=photo;utm_term=hotel-551318_photo-102110305



Figura 4. 54. Restaurante Hotel El Paraíso

Fuente: https://www.booking.com/hotel/mx/el-paraiso.html?aid=1213432;label=seogooglelocal-link-imagesaow-hotel-551318_grp-2_gendate-20171113;utm_source=seogooglelocal;utm_medium=photo;utm_term=hotel-551318_photo-102110305



Figura 4. 55. Restaurante Hotel El Paraíso

Fuente: https://www.booking.com/hotel/mx/el-paraiso.html?aid=1213432;label=seogooglelocal-link-imagesaow-hotel-551318_grp-2_gendate-20171113;utm_source=seogooglelocal;utm_medium=photo;utm_term=hotel-551318_photo-102110305



Figura 4. 56. Área Exterior Hotel El Paraíso

Fuente: https://www.booking.com/hotel/mx/el-paraiso.html?aid=1213432;label=seogooglelocal-link-imagesaow-hotel-551318_grp-2_gendate-20171113;utm_source=seogooglelocal;utm_medium=photo;utm_term=hotel-551318_photo-102110305



Figura 4. 57. Área Exterior Hotel El Paraíso

Fuente: https://www.booking.com/hotel/mx/el-paraiso.html?aid=1213432;label=seogooglelocal-link-imagesaow-hotel-551318_grp-2_gendate-20171113;utm_source=seogooglelocal;utm_medium=photo;utm_term=hotel-551318_photo-102110305

4.5.2. Hotel Villa Urubamba

Un alojamiento pacífico ubicado en Camino Real s/n, Rumichaka Baja, Urubamba (Perú). Ofrece habitaciones confortables, comida novoandina, internacional y criolla; un lugar ideal para yoga, retiros, meditación, encuentros, seminarios y la posibilidad de hacer excursiones, talleres o turismo vivencial, todo con un servicio personalizado

Hotel Villa Urubamba cuenta con un total de 16 habitaciones entre simples, dobles y triples y una familiar, cada una con su pequeño espacio externo donde el pasajero puede sentarse a contemplar el extraordinario paisaje de montañas, jardines y flores. Todas con baño privado de abundante presión de agua, caliente, toallas mullidas y cortesías.

Sus confortables y espaciosas habitaciones de adobe que mantienen una temperatura agradable, sus techos altos con claraboyas que permiten durante las noches despejadas ver ese maravilloso cielo estrellado, camas con cobertores de plumas, almohadas mullidas, detalles en artesanías; convierten cada una de las habitaciones en un lugar ideal para descansar y soñar.

El Lodge cuenta con un espacioso Restaurante - cafetería, decorado rústicamente, con techos altos, claraboyas y vista a los jardines, en donde se degustan platos especialmente elaborados por nuestro Chef, ambientado por una cálida atmósfera dada por nuestro horno a leña.

Variedades de comida Novo andina, platos internacionales o en base a ingredientes locales, trucha, carnes, pastas, o quizás un plato vegetariano es lo que puede encontrar en nuestro menú.



Figura 4. 58. Hotel villa Urubamba

Fuente: <https://www.booking.com/hotel/pe/villa-urubamba.es.html>

4.5.2.1. Características.

Este acogedor establecimiento ofrece la posibilidad de retirarse en la naturaleza en el corazón del Valle Sagrado de los Incas. Es ideal para el yoga, la meditación y hacer turismo rural o participar en talleres especializados.

Los huéspedes del Hotel Villa Urubamba podrán participar en la cosecha local y en la recolección de miel. También podrán recorrer el camino Inca con un fotógrafo profesional, disfrutar de la gastronomía peruana o tomar clases de arcilla.

Las confortables habitaciones tienen decoración local, ramos de flores del jardín y armarios de artesanía indígena. Todas tienen cuarto de baño privado con 24 horas de agua caliente y conexión Wi-Fi gratuita disponible en todos los lugares comunes.

El restaurante sirve una deliciosa cocina criolla, internacional y Novo Andina. Se sirve un desayuno bufé natural a base de café recién molido, granola casera, pan y queso de los Andes.

Rodeado de jardines de flores, el Villa Urubamba Hotel se encuentra a 1 hora del aeropuerto internacional Alejandro Velasco y del centro de Cuzco. Hay aparcamiento gratuito.

4.5.2.2. Servicios.

- Conexión WiFi gratuita, Traslado aeropuerto, Parking gratis, Habitaciones familiares y Bar.



Figura 4. 59. Exteriores Hotel Villa Urubamba

Fuente: <https://www.booking.com/hotel/pe/villa-urubamba.es.html>



Figura 4. 60. Exteriores Hotel Villa Urubamba

Fuente: <https://www.booking.com/hotel/pe/villa-urubamba.es.html>



Figura 4. 61. Exteriores Hotel Villa Urubamba

Fuente: <https://www.booking.com/hotel/pe/villa-urubamba.es.html>



Figura 4. 62. Exteriores Hotel Villa Urubamba

Fuente: <https://www.booking.com/hotel/pe/villa-urubamba.es.html>



Figura 4. 63. Interiores Hotel Villa Urubamba
Fuente: <https://www.booking.com/hotel/pe/villa-urubamba.es.html>



Figura 4. 64. Interiores Hotel Villa Urubamba
Fuente: <https://www.booking.com/hotel/pe/villa-urubamba.es.html>



Figura 4. 65. Exteriores Hotel Villa Urubamba
Fuente: <https://www.booking.com/hotel/pe/villa-urubamba.es.html>



Figura 4. 66. Exteriores Hotel Villa Urubamba
Fuente: <https://www.booking.com/hotel/pe/villa-urubamba.es.html>



Figura 4. 67. Exteriores Hotel Villa Urubamba
Fuente: <https://www.booking.com/hotel/pe/villa-urubamba.es.html>



Figura 4. 68. Exteriores Hotel Villa Urubamba
Fuente: <https://www.booking.com/hotel/pe/villa-urubamba.es.html>



Figura 4. 69. Habitación doble Hotel Villa Urubamba

Fuente: <https://www.booking.com/hotel/pe/villa-urubamba.es.html>



Figura 4. 70. Habitación triple Hotel Villa Urubamba

Fuente: <https://www.booking.com/hotel/pe/villa-urubamba.es.html>



Figura 4. 72. Habitación doble Hotel Villa Urubamba

Fuente: <https://www.booking.com/hotel/pe/villa-urubamba.es.html>



Figura 4. 71. Exterior Hotel Villa Urubamba

Fuente: <https://www.booking.com/hotel/pe/villa-urubamba.es.html>



Figura 4. 73. Exteriores Hotel Villa Urubamba

Fuente: <https://www.booking.com/hotel/pe/villa-urubamba.es.html>



Figura 4. 74. Exteriores Hotel Villa Urubamba

Fuente: <https://www.booking.com/hotel/pe/villa-urubamba.es.html>



Figura 4. 76. Interiorices Hotel Villa Urubamba

Fuente: <https://www.booking.com/hotel/pe/villa-urubamba.es.html>



Figura 4. 75. Interiorices Hotel Villa Urubamba

Fuente: <https://www.booking.com/hotel/pe/villa-urubamba.es.html>

4.5.2.3. Diseño

El diseño del hotel incorpora muchos tejidos y artesanías locales, no hay nada provincial en cuanto a las comodidades. Hay una acogedora chimenea de madera en cada sala de estar, con confortables sofás uniéndose con una mesa de comedor en la muy completa cocina. Hay juegos disponibles para entretener a la familia, libros y revistas para leer, y un área con asientos en el exterior para disfrutar de una bebida mientras cae el sol.

Las unidades están repletas de impresionantes artesanías y artefactos: esculturas, arte folk, lámparas hechas a mano, tejidos enmarcados, y cerámicas. Cada villa es como un museo en miniatura, que lo tiene a uno mirando detalles interesantes en cada dirección.

Los baños están al nivel de los mejores hoteles de Perú. Los artículos de tocador de alta calidad incluyen botellas de vidrio y jabones hechos a mano envueltos en un encerado papel artesanal. Las duchas tienen cabezales removibles para poder bañar a los niños y cada unidad tiene una bañera honda en uno de los baños. Todas las unidades tienen por lo menos dos baños completos. Batas de algodón finito, sandalias, secadores de pelo, y suaves toallas se consideran estándar, y además los amplios placares tienen distintas variedades de perchas.

Acolchados gruesos y mantas cubren lujosas camas de variantes tamaños, con camas twin, dobles o una king según el tamaño de la habitación. Algunos de los desvanes tienen tres camas para los niños en un área, mientras que en otros el loft se divide en dos dormitorios.

A pesar de la independencia con que cada unidad se ha erigido, el huésped puede elegir de una selección de 10 tratamientos de spa y aprovechar la variedad de excursiones que se ofrecen. Andean Experience tiene algunos de los mejores guías del país a su disposición y éstos pueden armarle excursiones tales como desafiantes caminatas en las montañas, tours a las ruinas locales de Pisac y Ollantaytambo, paseos en bicicleta, y visitas guiadas a Machu Picchu.

Considerando la alta calidad de estas villas y la oportunidad de que le cocinen las comidas a la mañana y a la noche, esta es una de las mejores ofertas de lujo del país. Es una manera única para que una familia o grupo pequeño explore el Valle Sagrado, regresando a su propia casa de pueblo como hogar base.

4.5.2.4. Actividades que realizan en Villa Urubamba

- Tour en cuatrimoto.
- Tour en caballo.
- zip line.
- Vía ferrata.
- Servicios místicos.

En la villa Urubamba se realizan múltiples actividades que involucran al visitante con la naturaleza y la práctica del deporte como medio de vida y relajación. Entre las opciones que se ofrecen a los huéspedes están los deportes de aventura, las cabalgatas a caballo y los servicios místicos, sociales y espirituales que en su conjunto permiten un acercamiento a las comunidades que perduran con esta actividad ancestral.

4.6. Proyecto LEED

4.6.1. ¿Qué es LEED?

LEED (Liderazgo en Diseño Energético y Medioambiental) es el sistema de calificación para edificios verdes creado por el USGBC (Consejo de Edificios Verdes de Estados Unidos).

Un sistema de certificación de edificios sostenibles, desarrollado por el Consejo de Construcción Verde de Estados Unidos (US Green Building Council) compuesto de un conjunto de normas sobre la utilización de estrategias encaminadas a la sostenibilidad en todo tipo de edificios, que reconoce la construcción de espacios responsables con el medio ambiente, y cuyo diseño permite el uso eficiente de los recursos naturales.²⁴⁰

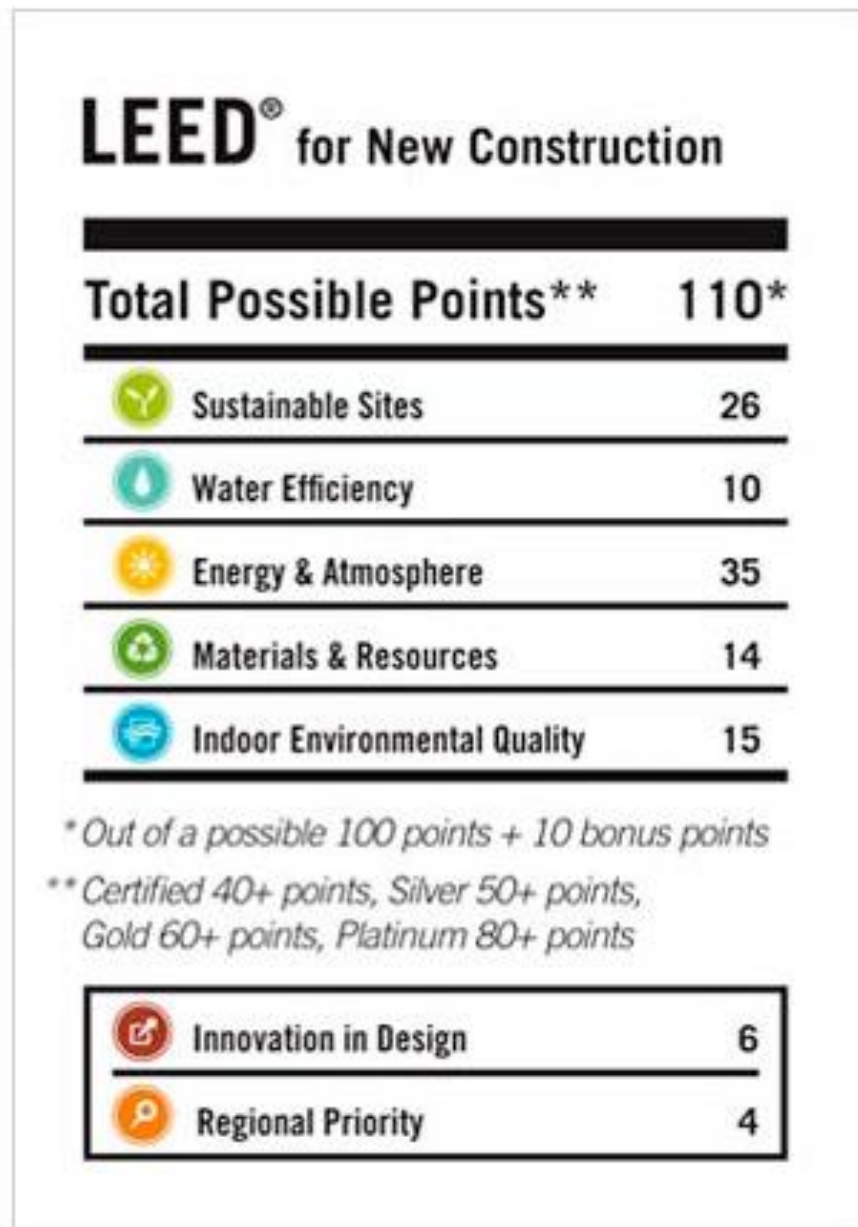


Figura 4. 77. Requisitos de la certificación LEED

Fuente: US Green building council <http://www.usgbc.org/projects>

²⁴⁰ ACTIU. (2011). LEED. U.S. GREEN BUILDING. Recuperado de <http://www.actiu.com/es/empresa/actiu-leed/> actiu - que - es - leed

4.6.2. ¿Cómo funciona?

Es un sistema basado en puntos; los proyectos acumulan un puntaje al satisfacer criterios específicos (pre-requisitos y créditos) dentro de cinco áreas principales:

Sitio sustentable. La elección del sitio y la gestión del mismo durante la construcción son consideraciones importantes para la sustentabilidad de un proyecto. Como parte de este tema, LEED desalienta el desarrollo en zonas que se encuentran en sus condiciones naturales; busca minimizar el impacto de los edificios en los ecosistemas y cuencas; promueve los proyectos de paisaje con especies nativas y adaptadas a la región; premia las opciones de transporte público, el control de escorrentía de aguas pluviales así como los esfuerzos por reducir la erosión del suelo, la contaminación lumínica y el efecto de isla de calor.

Eficiencia en consumo de agua. El objetivo de esta categoría es fomentar el uso racional del agua dentro y fuera del edificio. La reducción en el consumo de agua se logra comúnmente mediante muebles y grifos eficientes y sistemas de tratamiento y reutilización de aguas residuales, así como áreas verdes con bajas necesidades de riego y la captación de agua pluvial.

Energía y atmósfera. Esta categoría promueve el uso de una amplia variedad de estrategias energéticas que van desde el Commissioning, medición y verificación, monitoreo y control, así como elementos de diseño y construcción enfocados a la disminución del consumo energético. Uso de iluminación natural, fuentes de energía renovable y limpia ya sea generada en el sitio o fuera del sitio. Además, reconoce el manejo apropiado de refrigerantes y otras sustancias con potencial de efecto invernadero o daño a la capa de ozono.

Materiales y recursos. Tanto durante su construcción como en operación los edificios generan una gran cantidad de residuos y demandan una gran cantidad de materiales y recursos naturales. Esta categoría fomenta la selección de 7 productos y materiales producidos, cosechados, fabricados y transportados de forma sustentable. A su vez premia la reducción de residuos, así como el reuso y reciclaje.

Calidad ambiental en interiores. Debido a que pasamos gran parte de nuestro tiempo en el interior de edificios y la calidad del aire en el interior de ellos puede ser muy pobre, LEED alienta la implementación de estrategias que mejoran la calidad del aire así como el acceso a iluminación natural, vistas al exterior y mejoras en la acústica. El objetivo es crear espacios confortables y saludables que permitan ser más productivos a sus habitantes.

En Abril de 2009 fue lanzado el sistema LEED Versión 3 el cual califica el desempeño de los edificios en cada una de las cinco áreas ya descritas así como en dos categorías de puntaje extra:

Innovaciones en el diseño. Otorga puntos a proyectos que demuestran el uso de estrategias y tecnologías innovadoras y que mejoran el desempeño del edificio más allá de lo requerido en alguno de los créditos establecidos o en temas que no son específicamente considerados por LEED.

Prioridad Regional. En este capítulo LEED reconoce a los proyectos que atienden de manera especial la problemática ambiental de la zona en donde se encuentran.



Figura 4. 78. Pre- requisitos y créditos para obtener la certificación LEED

Fuente: http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/123456789/5475/CARRANZA_CABRERA_RAMIRO_EDIFICIO_VENTAS.pdf?sequence=1

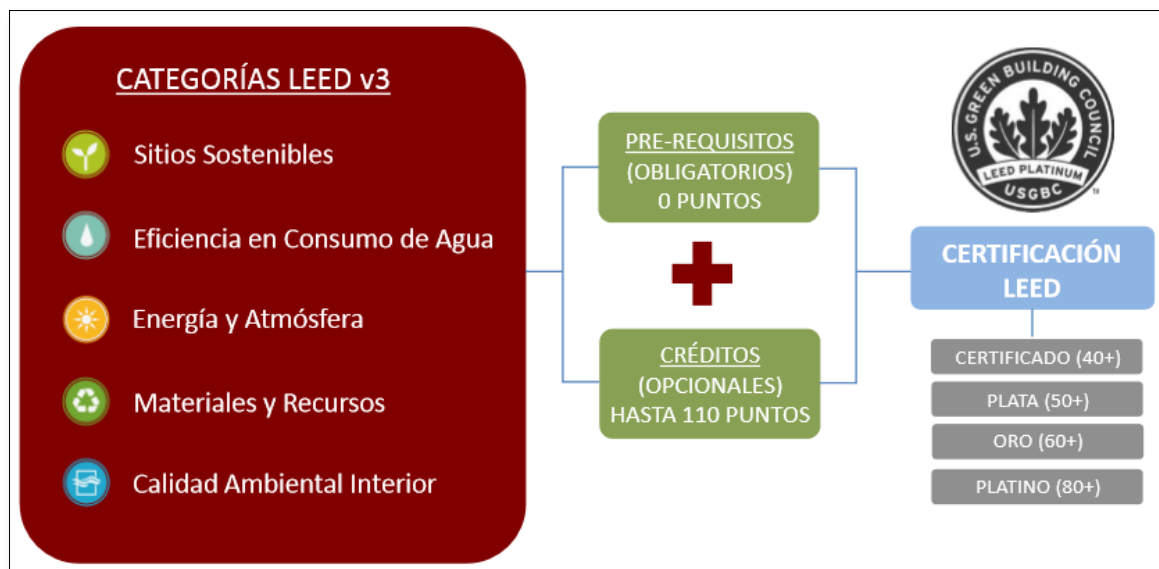


Figura 4. 79. Programa de certificación LEED

Fuente: US Green building council <http://www.usgbc.org/projects>

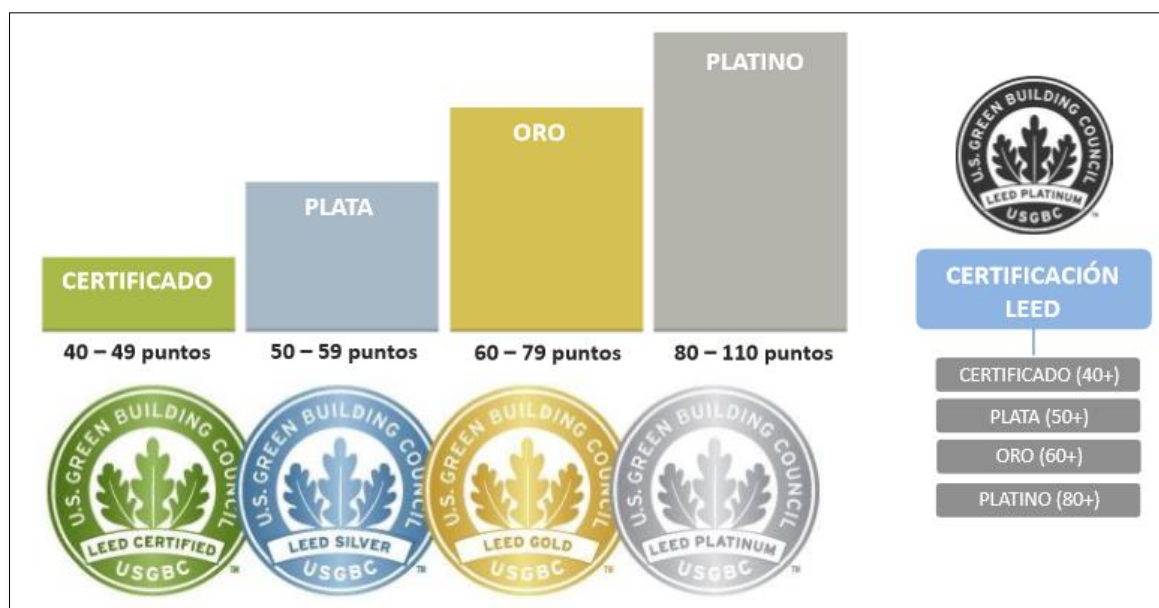


Figura 4. 80. Puntaje para certificación LEED

Fuente: US Green building council <http://www.usgbc.org/projects>



Figura 4. 81. Tipos de certificación LEED

Fuente: US Green building council <http://www.usgbc.org/projects>

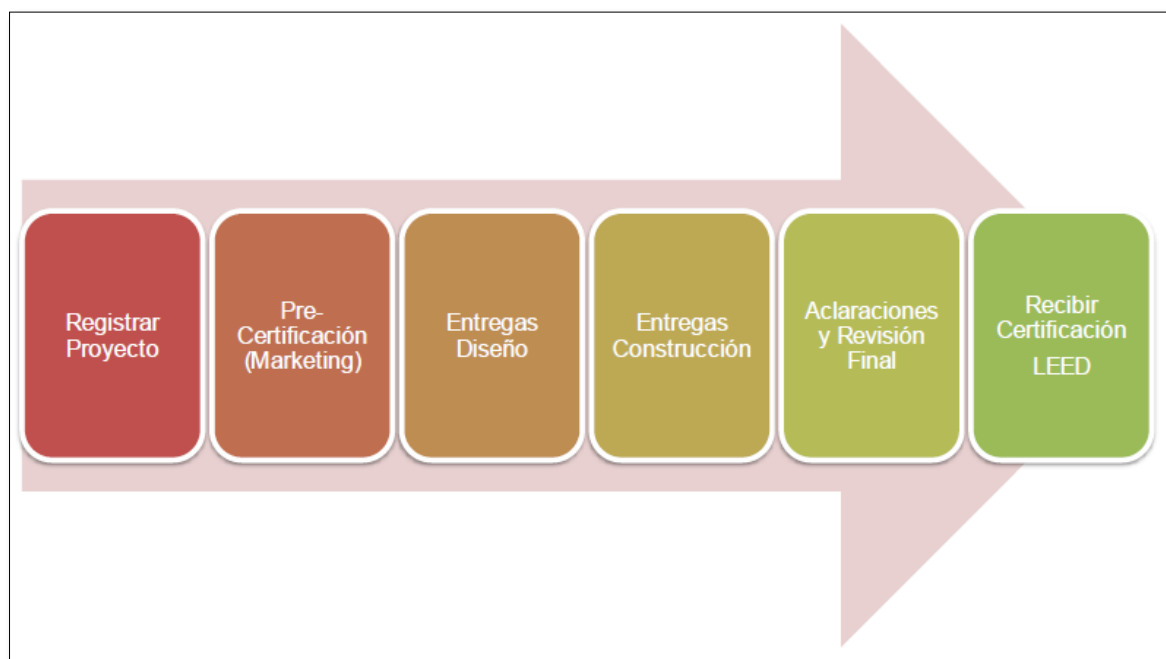


Figura 4. 82. Pasos para la Certificación LEED

Fuente: Imagen obtenida http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/123456789/5475/CARRANZA_CABRERA_RAMIRO_EDIFICIO_VENTAS.pdf?sequence=1

4.6.3. Proyectos LEED en el mundo

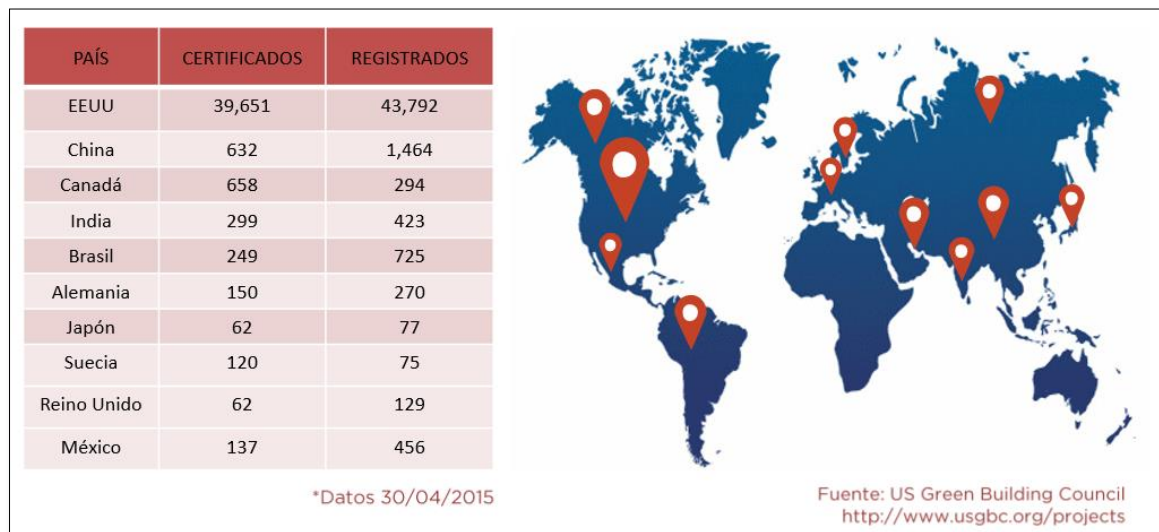


Figura 4. 83. Número de certificaciones Leed en el mundo

Fuente: US Green building council <http://www.usgbc.org/projects>



Figura 4. 84. Incremento del número de certificaciones Leed en el mundo en dos meses

Fuente: US Green building council <http://www.usgbc.org/projects>

4.6.4. Proyectos LEED en Sudamérica

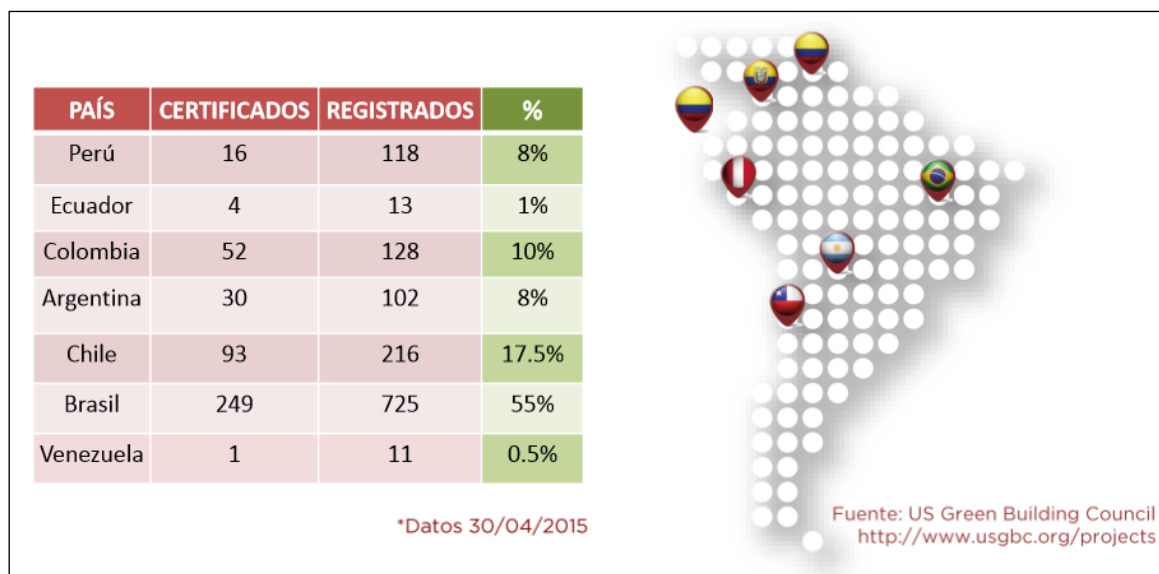


Figura 4. 85. Número de certificaciones Leed en Sudamérica

Fuente: US Green building council <http://www.usgbc.org/projects>

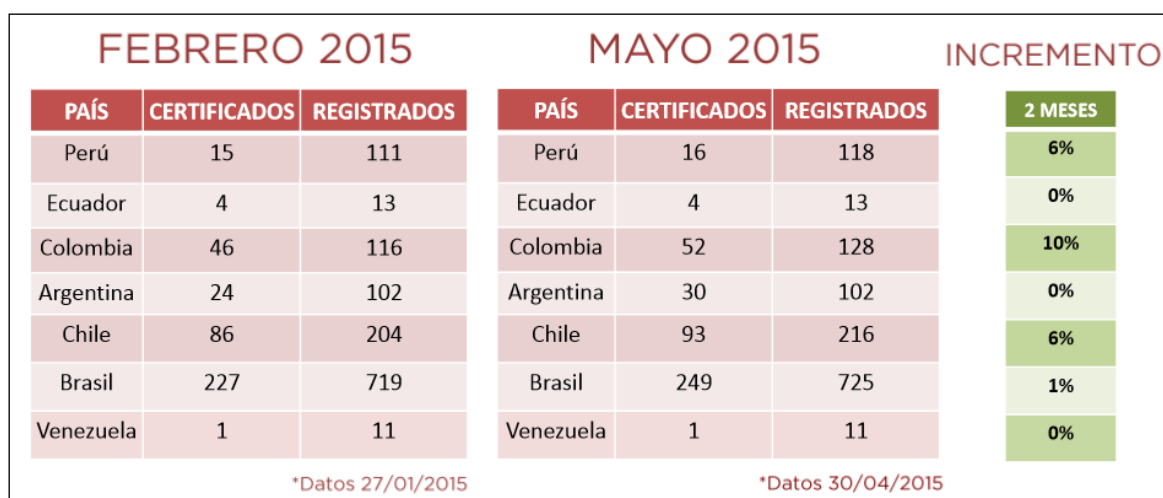


Figura 4. 86. Incremento del número de certificaciones Leed en Sudamérica en dos meses

Fuente: US Green building council <http://www.usgbc.org/projects>

4.6.5. Ejemplos de algunas edificaciones con certificación LEED.



Figura 4. 87. Aeropuerto Norman Foster y Aeropuerto Comodoro Rivadavia

Fuente: US Green building council <http://www.usgbc.org/projects>



Figura 4. 88. Terminal 2 aeropuerto San Diego – Estados Unidos

Fuente: US Green building council <http://www.usgbc.org/projects>



Figura 4. 89. Oficinas Corporativas Belcorp - Lima, Perú

Fuente: US Green building council



Figura 4. 90. Centro Empresarial Real 10 - Lima, Perú

Fuente: US Green building council

CAPITULO 5



PROPUESTA URBANO-ARQUITECTÓNICA

TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO DE ARQUITECTO

PROPUESTA DE TERMINAL TERRESTRE INTERDISTRITAL E INTERPROVINCIAL CON
HOTEL TURÍSTICO EN LA CIUDAD DE HUANCABAMBA

CAPITULO 5

PROPUESTA URBANO-ARQUITECTÓNICA

5.1. PROPUESTA URBANA

5.1.1. Síntesis Del Estudio Terminal Terrestre

En la Provincia de Huancabamba, la deficiente infraestructura para el servicio de transporte interprovincial y la falta de espacios para el embarque y desembarque de servicio interdistrital, ha provocado que se invadan las vías públicas para tal fin, generando desorden en la ciudad.

Las únicas empresas que brindan el servicio de transporte interprovincial de traslado de pasajeros, que cuentan con un terminal en la calle centenario, barrio de La Villa, son cinco empresas de buses, que con el paso del tiempo ha sobrepasado su capacidad para cubrir toda la demanda de vehículos de transporte que actualmente cubija la ciudad en épocas de máxima demanda, y sus servicios brindados al usuario no son los mejores debido a su falta de implementación.

Esto ha hecho que aparezcan nuevas empresas informales de autos pequeños (minivan) que utilicen las áreas exteriores al terminal para ofrecer su servicio de transporte interprovincial a la ciudad de Piura, con el fin de cubrir la demanda del servicio, invadiendo la vía pública, generando desorden en el peatón, en el tránsito vehicular y en la imagen de la ciudad.

Por el contrario, las empresas que brindan el servicio de transporte interdistrital han tomado como terminales las vías públicas que se encuentran a la salida de su destino, para embarcar y desembarcar pasajeros. Excepto algunas empresas que han alquilado locales dentro de la ciudad para usarlos como terminal, con el fin de cubrir la demanda del servicio hacia determinado sector, pero estos no presentan accesos adecuados para el embarque y desembarque de pasajeros, no tienen salas de espera, ni tampoco señalización para la circulación interna y externa.

Todo esto genera un desorden con el tráfico de personas y vehículos dentro de la ciudad, además de la incorporación de vehículos piratas en las zonas de los llamados paraderos que no son controlados por las autoridades locales para ordenar el transporte terrestre y por el contrario todo esto genera desorden y deterioro de la imagen de la ciudad.

Esta concentración de personas en lugares no adecuados, no autorizados y no controlados, provocan informalidad generalizada. Al no tener áreas adecuadas para el embarque y desembarque de pasajeros, se han tomado las calles urbanas como zonas de estacionamiento de los vehículos, generando caos en el sistema de transporte de la ciudad.

Las zonas usadas actualmente como terminales, locales alquilados y adaptados a terminal por parte de las empresas de transporte interdistrital evidencian a su interior un problema mayor, por no tener un servicio de flujos de vehículos funcional que brinde al pasajero zonas delimitadas de compra de boletos de viaje ,zonas de espera, embarque, desembarque, sistemas de iluminación adecuados, buena distribución de las unidades de transporte que llegan y salen del local, zonas de seguridad, áreas de entrega de equipajes, áreas de entrega de encomiendas, entre otros servicios; todo ello sumado a que dichos locales son alquilados por las empresas de transporte, las cuales no tienen intención de hacer cambios y mejoras para brindar mejores servicios al pasajero, dando como resultado un panorama desolador e insoluble que hoy afronta la Provincia de Huancabamba.

Otro problema, es la informalidad con que las empresas de transporte interprovincial e interdistrital trabajan en la provincia, si bien existen algunas que cuentan con ciertos permisos hasta el año 2018 por parte de la oficina de circulación Vial de la municipalidad provincial de Huancabamba, la gran mayoría no lo está y por ser piratas en las zonas de los llamados paraderos, provocan un desorden descontrolado, por la presencia de colectivos, autos de personas individuales que se incorporan a la oferta de servicio, sin estar sujetas a ningún tipo de control por parte de las autoridades de transporte locales.

En la ciudad de Huancabamba ha proliferado la presencia de paraderos informales de autos y mototaxis debido a la demanda de personas que solicitan este servicio y a la necesidad de la población de generarse un empleo, que en los últimos diez años ha sido su mejor opción para solventarse económicamente.

5.1.2. Diagnostico Urbano Terminal Terrestre

El servicio de transporte de pasajeros interprovincial e interdistrital, muy necesario para la ciudad de Huancabamba, presenta en la actualidad serias deficiencias y desventajas en la calidad de prestación de sus servicios, en la ubicación inapropiada de sus oficinas, agencias y terminales, causando diversos problemas urbanos, todo ello en perjuicio de la ciudad, del público usuario y de los propios transportistas.

Considerando la problemática urbana que esto genera se concluye que la ciudad de Huancabamba necesita ya de una propuesta que permita ordenar el servicio de transporte interprovincial e interdistrital, mejore las secciones viales, reduzca el impacto ambiental y que posibilite a brindar un servicio de transporte seguro, moderno, funcional e implementado que proporcione la plataforma adecuada para dar una mejor calidad de servicio, que esté acorde con las necesidades que hoy afronta la provincia de Huancabamba y aporte a su desarrollo.

A través del proyecto “PROPUESTA DE TERMINAL TERRESTRE INTERDISTRITAL E INTERPROVINCIAL CON HOTEL TURISTICO EN LA CIUDAD DE HUANCABAMBA”, se busca revertir la problemática urbana que actualmente genera este servicio en la ciudad.

5.1.3. Problemática terminal terrestre

Los terminales que actualmente operan en la ciudad de Huancabamba, tienen múltiples problemas ya sea por su ubicación (no adecuada en vías públicas, locales inadecuados, en zonas de peligro sísmico de suelos reptantes, etc.), por el área de los terrenos utilizados (no permiten maniobras de los buses, minivan u otros vehículos de transporte de manera adecuada y segura), uso de vías públicas para embarque y desembarque de pasajeros, y por la falta de espacios para albergar a toda la flota vehicular que brinda servicio de transporte interdistrital; todo esto genera problemas urbanos en la ciudad, inseguridad a los usuarios, entre otros.

5.1.3.1. En el aspecto ambiental

La poca existencia de locales adecuados para prestar el servicio de transporte terrestre en la Ciudad de Huancabamba, en especial el interdistrital ha generado que se usen espacios públicos y locales alquilados inadecuados como terminales, con el consiguiente problema de generar impactos negativos por la presencia indiscriminada de buses, minivan, autos colectivos y moto taxis, generando un ambiente no adecuado por los niveles de contaminación ambiental, visual, acústica, y sonora, que estos generan.

El incremento del smog producido por los buses, autos, camionetas y mototaxis que circulan en la zona del mercado y en toda la ciudad, perjudica la calidad de vida de los usuarios y de la población, además de la contaminación ambiental que se genera.

5.1.3.2. En el aspecto urbano

Existe todo un caos peatonal y vehicular en las zonas aledañas al terminal terrestre de la Villa, pues se presenta una importante aglomeración de vehículos minivan que ofrecen sus servicios interprovinciales e interdistritales, enganchando pasajeros en la entrada a la terminal.

El desorden del transporte de pasajeros y el deterioro de la imagen en la ciudad se aprecia en todos los terminales o paraderos interdistritales que se encuentran dispersos en la ciudad, debido a que invaden la vía pública, no presentan las condiciones mínimas para funcionar como terminal y muchas de ellas no cuentan con espacios para albergar vehículos dentro del predio que alquilan, generando discontinuidad en el perfil urbano y llegando a empobrecerlo totalmente.

5.1.3.3. En el aspecto social

El desorden del transporte terrestre da como resultado un bajo nivel de servicio de transporte a la población, sin accesos adecuados, sin seguridad; disminuyendo la calidad de vida de la población a quienes se le brinda el servicio y a las que llegan por otros motivos ya sea comerciales, económicos o turísticos.

Considerando la problemática que el transporte interprovincial e interdistrital genera, se concluye que la ciudad de Huancabamba necesita de una nueva propuesta urbano-arquitectónica que permita ordenar el transporte interprovincial e interdistrital, mejore las secciones viales, contribuya a renovar el perfil urbano, reduzca el impacto ambiental y que posibilite brindar un servicio seguro, moderno y funcional, para revertir la situación del caos y aportar al desarrollo de la ciudad, mejorando la calidad de vida urbana de los habitantes. Para ello se ha considerado reubicar todas las empresas de transporte interprovincial e interdistrital, y albergarlas en una sola infraestructura para ordenar el servicio de transporte terrestre.

5.1.4. Acciones de intervención urbana

La propuesta urbana busca mejorar la sección vial de la avenida Los jaguares, por donde ingresan los vehículos al área de intervención desde la avenida Ramón Castilla hasta la calle San Francisco y adaptarlo a las necesidades de los usuarios, de esta manera se modificarán las dimensiones de las vías, se crearán las veredas, se realizarán propuestas viales con sus respectivas secciones para evitar congestionamiento vehicular. Además, se implementará con equipamiento urbano y se mantendrá la alameda existente para generar confort en el peatón, se implementará de señales viales y de seguridad. De esta manera se busca renovar y dinamizar el espacio para mejorar la calidad de vida urbana de los habitantes de la ciudad de Huancabamba.

El diseño de la propuesta urbana se basa en el mejoramiento de las áreas exteriores para acceder al terreno, e integrarlo mejor con la ciudad, evitando en lo posible alterar lo existente, e implementarlo y repotenciarlo con elementos naturales que contribuyan a la eficiencia energética y aprovechamiento de la energía.

El principal objetivo de la propuesta es mejorar el eje integrador de la ciudad con respecto al proyecto, y además que sirva de iniciativa para completar el tratamiento de la carretera hacia las vías principales.

Se complementará con mayor iluminación cada cierto tramo para darle mayor seguridad a las calles y confort visual al peatón, para ello se usan luminarias solares

multifuncionales que integren el elemento fotovoltaico para la generación de la energía eléctrica.

Para el diseño de la carretera que une al proyecto con la ciudad se plantea un pavimento de concreto.

Beneficios de utilizar concreto:

- No contamina durante su colocación.
- No requiere calentar ninguno de los ingredientes para elaborar el concreto, reduciendo así las emisiones del CO₂.
- Son materiales reciclables.
- El concreto no contamina la base del terreno sobre la que se sustenta, mientras que el pavimento asfáltico sí.

El diseño del tratamiento de la carretera que une al proyecto con las vías principales, seguirá conservando la gran alameda existente, ampliando su dimensión y colocando las veredas peatonales a ambos lados ésta, además de la iluminación exterior en todo su recorrido, la colocación de basureros y señales de tránsito.

El mobiliario urbano propuesto en el eje de integración al proyecto junto al paisajismo natural de la zona crea un ambiente de armonía y confort en el peatón.

La iluminación exterior que se propone en el eje integrador al proyecto son postes solares que incluye Luminarias Leed con sistema Fotovoltaico para generación de energía eléctrica sustentable al 100%.

En cuanto a las áreas verdes se propone sembrar árboles de la zona como alcanfor y sauce a ambos lados del tramo de la vía para generar mejores visuales y confort en el peatón, además que creará un hermoso camino bajo la sombra de grandes árboles.



Figura 5. 1. Conectividad con el área urbana

Fuente: Elaboración propia

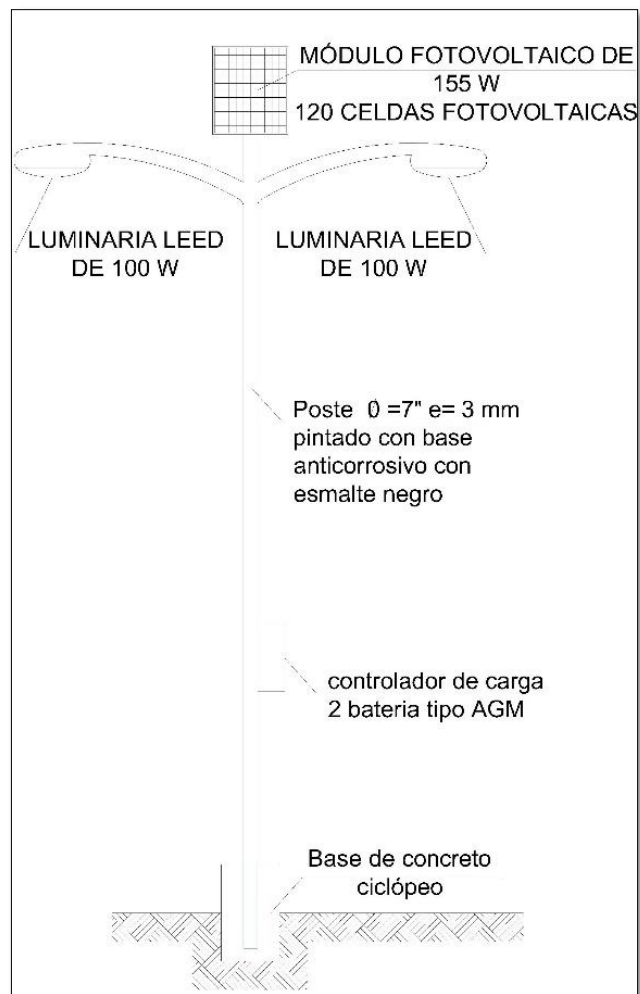


Figura 5. 2. Propuesta de Luminaria

Fuente: Elaboración propia



Figura 5. 3. Propuesta Urbana

Fuente: Elaboración propia



Figura 5. 4. Sección Vía Propuesta

Fuente: Elaboración propia

5.1.5. Programa urbano terminal terrestre

En el diagnóstico de la problemática urbana que actualmente se genera en el servicio de transporte interprovincial e interdistrital de la ciudad se identificaron diversos problemas:

- Secciones viales inapropiadas.
- Falta de iluminación en las vías de acceso al área de intervención.
- Falta de veredas para el peatón y de señalización para el flujo vehicular.

El programa contempla ampliación de las vías de acceso, creación de veredas, alamedas, iluminación exterior y colación de mobiliario urbano para integrarlo mejor con la ciudad y darle mejor calidad de vida a sus habitantes.

5.1.6. Estrategias urbanas

5.1.6.1. Conectividad

La propuesta urbana resuelve el ingreso y salida de los vehículos considerando el flujo vehicular de la vía y creando radios de giro considerables para que los buses y vehículos maniobren con facilidad, integrándose exitosamente con las demás vías de la ciudad.

5.1.6.2. Integración al contexto

Se plantea la vía propuesta en torno al contexto de la zona, creando alamedas y conectándose de esta manera con la naturaleza e integrándose a una de las vías más importantes de la ciudad. Como entorno inmediato tenemos al hospital, a las oficinas de la agencia agraria y al estadio de la ciudad de Huancabamba.

5.1.6.3. Sostenibilidad

- En cuanto a lo económico, el proyecto tiene características rentables, ya que la propuesta contempla servicios comerciales que permitan generar ingresos para la auto sostenibilidad del edificio.

5.1.7. Síntesis Del Estudio Infraestructura Turística

Los servicios de infraestructura turística en la ciudad de Huancabamba, se proveen hospedajes, alimentación, transporte turístico, artesanía, información, esparcimiento, recreación, entre otros, que brindan al turista y a los ciudadanos, generando oportunidades de desarrollo económico y social.

Estos alojamientos en la provincia se encuentran en toda el área urbana de la ciudad, y en épocas de mayor demanda, los hoteles que brindan un servicio de buena calidad al huésped llegan a su capacidad máxima, quedando sin habitaciones para alquiler. De esta manera quedan los hospedajes que no brindan los mejores servicios, como vienen a ser la limpieza de sus habitaciones, la falta de iluminación y ventilación en cada una de las habitaciones, la falta de información turística de la provincia, entre otros, que no generan una buena impresión al turista que llega a la ciudad.

Debido al crecimiento de la actividad turística en la ciudad de Huancabamba, se genera la necesidad de contar con una mayor capacidad y variedad en la oferta de alojamiento de la provincia: el constante incremento de los flujos turísticos, la notoria preferencia que los viajeros manifiestan por el Ecoturismo en todas sus formas (turismo de naturaleza, turismo rural o vivencial, turismo esotérico, turismo de aventura, etc.), así como la magnífica fuente informativa que constituye la Internet, permiten que los viajeros puedan tener suficiente conocimiento previo de los atractivos y servicios turísticos que ofrecen los lugares que desean visitar, como para tomar una decisión.

Casi en su totalidad todos los establecimientos de alojamiento, no brindan información turística en guías o revistas sobre la ciudad de Huancabamba a los huéspedes que desean conocer la provincia.

Estos hoteles se caracterizan por brindar servicio de alojamiento, pero no poseen áreas para estacionamientos, generando molestias en el huésped, teniendo que dejar muchas veces sus vehículos afuera del hospedaje, invadiendo la vía pública; no tienen áreas de estar; en su mayoría solo son habitaciones las que conforman el edificio.

5.1.8. Diagnostico Urbano Infraestructura Turística

El servicio de infraestructura turística, muy necesario para la ciudad de Huancabamba, presenta en la actualidad deficiencias y desventajas como la buena calidad en la prestación de sus servicios, muy necesario para tener mayor acogida de los turistas que llegan a la provincia con ganas de hacer turismo.

Considerando la problemática urbana que esto genera se concluye que la ciudad de Huancabamba urge de una propuesta que permita brindar un servicio de buena calidad a sus huéspedes, en la zona de Quispampa, donde no existe equipamiento urbano de infraestructura hotelera que ofrezcan sus servicios de alojamiento.

La inauguración reciente del aeródromo de la provincia y la elaboración de la propuesta del nuevo terminal terrestre hará que esta zona cuente con una edificación hotelera y, esté inmediato al terminal y así evitar que el turista después de un largo viaje, llegué a buscar hoteles a la ciudad. Además, que generará un nuevo polo de desarrollo a esta zona de Quispampa.

A través del proyecto “PROPUESTA DE TERMINAL TERRESTRE INTERDISTRITAL E INTERPROVINCIAL CON HOTEL TURISTICO EN LA CIUDAD DE HUANCABAMBA”, se busca revertir la problemática urbana que actualmente ocasionan estos servicios en la ciudad.

5.1.9. Problemática Infraestructura Turística

Los establecimientos de alojamiento que actualmente existen en la ciudad de Huancabamba, tienen múltiples problemas ya sea por su ubicación (en lugares de suelos reptantes, zonas sísmicas, etc.); por los servicios brindados (no tiene estacionamientos, áreas de estar, la calidad de servicios brindados), todo esto genera desconcierto en el turista, en el

huésped, y no fortalece al crecimiento de la actividad turística que es de gran importancia y valor en la ciudad de Huancabamba.

5.1.9.1. En el aspecto ambiental

La falta de espacios para estacionamientos en muchos establecimientos de hospedaje, ha generado que se usen espacios públicos como la vía pública para albergar estos vehículos que generen una imagen de deterioro de la ciudad, y causan contaminación visual, y acústica.

5.1.9.2. En el aspecto urbano

Debido al desinterés por parte de los dueños de los hoteles para realizar mejoras en los servicios que brindan, éstos no se muestran con buena impresión al huésped, generando empobrecimiento de su infraestructura hotelera.

5.1.9.3. En el aspecto social

El problema ambiental sumado al problema urbano, dan como resultado un bajo nivel de servicio de los hoteles que existen en la ciudad; disminuyendo la calidad de vida de la población a quienes se les brinda el servicio y a las que llegan colateralmente por otros motivos ya sea comerciales, económicos y en especial por motivos turísticos.

Considerando la falta de infraestructura turística que brinden los mejores servicios al turista, se concluye que la ciudad necesita de una nueva propuesta urbano-arquitectónica que permita fortalecer el crecimiento de estas actividades, contribuya a renovar el perfil urbano, reduzca el impacto ambiental, mejorando la calidad de vida urbana de los habitantes.

5.1.10. Programa Urbano Infraestructura Turística.

En el diagnóstico de la problemática urbana que actualmente se genera en el servicio infraestructura hotelera de la ciudad en relación a los usuarios podemos identificar las actividades que prevalecen en generar esta problemática.

- Servicios brindados.

En la nueva propuesta de infraestructura hotelera se plantea considerar áreas como:

- Zona de habitaciones, Zona de estacionamientos, Áreas de estar -descanso.

5.1.11. Estrategias urbanas

5.1.11.1. Conectividad

La propuesta urbana resuelve el ingreso y salida de los vehículos considerando el flujo vehicular de la vía y creando radios de giro considerables para que los vehículos maniobren con facilidad, integrándose exitosamente con las demás vías de la ciudad.

5.1.11.2. Integración al contexto

Se plantea la edificación junto al terminal terrestre en torno al contexto de la zona, planteando techos con pendientes de 30 grados y creando áreas verdes para integrarse mejor con la ciudad y con el contexto de la zona.

Como entorno inmediato tenemos al hospital, a las oficinas de la agencia agraria y al estadio de la ciudad de Huancabamba.

5.1.11.3. Sostenibilidad

- El proyecto busca revitalizar y fortalecer los servicios de infraestructura hotelera que se brindan en la ciudad para el mejoramiento de las actividades turísticas y de la calidad de vida la población.
- En cuanto a lo económico, el proyecto tiene características rentables, ya que la propuesta contempla servicios que permitan generar ingresos para la auto sostenibilidad del edificio.

5.2. PROPUESTA ARQUITECTONICA

5.2.1. Proyecto arquitectónico

Debido a la problemática actual que genera el servicio de transporte interdistrital e interprovincial de pasajeros y ante el déficit de infraestructura hotelera turística que brinde los mejores servicios, mediante la “PROPUESTA DE TERMINAL TERRESTRE INTERDISTRITAL E INTERPROVINCIAL CON HOTEL TURISTICO EN LA CIUDAD DE HUANCABAMBA” se busca revertir esta problemática y fortalecer los servicios de infraestructura hotelera turística en la ciudad.

Los servicios del nuevo terminal terrestre junto al hotel turístico permitirán que los visitantes tanto nacionales como extranjeros cuenten con un servicio de Transporte Público descentralizado, con una infraestructura hotelera inmediata al terminal y que ofrezca diversos servicios para su estadía, ingreso y salida sin problemas de la provincia.

De las hipótesis específicas

- La implementación del nuevo terminal terrestre con un hotel turístico en las afueras de la ciudad permitirá repotenciar la demanda de transporte terrestre y la demanda de servicios de infraestructura hotelera turística en Huancabamba de manera que la interacción con la naturaleza no cause daños al entorno.
- La propuesta de terminal terrestre con un hotel turístico, permitirá tener un núcleo ordenador del transporte urbano, fortalecerá con el crecimiento de las actividades turísticas e impulsará la dinámica económica mediante actividades terciarias en el área de influencia, revalorizando el entorno urbano de la zona y el uso de suelo.

Ante la problemática urbana que genera el servicio de transporte interdistrital e interprovincial de pasajeros y el déficit de infraestructura turística en la zona de Quispampa, se propone un proyecto urbano arquitectónico que nos permita agrupar en una sola edificación a las diferentes empresas de transporte urbano , para mejorar el nivel del servicio que prestan, ordenar todo el sistema de transporte, y fortaleciendo el crecimiento urbano ordenado y la actividad turística de la provincia.

5.2.2. Programa Arquitectónico

El programa arquitectónico nace de un estudio de mercado realizado, para la construcción de un nuevo terminal terrestre en la ciudad, agregándole áreas comerciales que nos permitan plantear una propuesta arquitectónica económicamente sostenible y rentable y además del hotel turístico que nos permitirá fortalecer las actividades turísticas de la ciudad.

Cuadro 5. 1. Programa arquitectónico Terminal Terrestre

PROGRAMA ARQUITECTÓNICO-TERMINAL TERRESTRE					
ZONA	AMBIENTE	ACTIVIDADES	USUARIOS	MOBILIARIO Y EQUIPO	AREA (m2)
RECEPTIVA	Plaza de ingreso	Acceder, llegar, irse	Pasajeros, acompañantes, trabajadores de la terminal	Bancas, jardineras, señalización	1000
	1 Paradero 20 mototaxis	Embarque, llegar, irse	Público en general	Mobiliario obras exteriores	300
	Estacionamiento Público 40 unidades (llegada del publico)	Estacionar vehículos, abordar	Pasajeros, acompañantes, trabajadores de la terminal	Mobiliario obras exteriores	1200
	Vestíbulo principal	Acceder, llegar, irse	Público en general	Banca, jardinera central y baranda	385
	Gruta	Orar	Pasajeros, familiares, personal de la terminal.	Altar	10
	Pomoción turística	Exponer e Informar a los usuarios	Pasajeros y/o acompañantes	Paneles de exposición, Vitrinas, Barras para atención	65
TURISTICA	Sala de exposición arqueológica	Exponer, informar, culturizar	Público en general	Paneles, vitrinas y soportes móviles	65
ADMINISTRATIVA	Secretaría + espera	Recepcionar, esperar, irse	Pasajeros, acompañantes, trabajadores del terminal	Sofás y/o sillones	20
	Amdministración	Tareas administrativas	Administrativos	Escritorio, sofás y estantes	30
	contabilidad	Tareas administrativas y contables	Administrativos	Escritorio, silla y estantes	20
	Sala de reuniones	Reuniones, toma de decisiones, coordinaciones	Personal de la administración,empresarios de transporte	Mesas, sillas, proyector, Tv, Pizarra	24
	Estar	Descansar y reposar	Trabajadores del terminal, visitantes	Sofás, mesa central y lámparas	15
	Logística	Tareas administrativas	Trabajadores del terminal	Escritorio, silla y estantes	15
	1/2 SS.HH. hombres	Satisfacer necesidades fisiológicas	Trabajadores del terminal, visitante	1 Lavamanos, 1 urinario y 1 inodoro	2
	1/2 SS.HH. mujeres	Satisfacer necesidades fisiológicas	Trabajadores del terminal, visitante	1 Lavamanos y 1 inodoro	2
	Tópico (incluye 1 SH completo)	Atención de salud de pequeñas emergencias	Pasajeros, familiares, personal de la terminal.	Camilla, aparatos médicos de emergencia, 1 escritorio, sillas, (un SH completo)	32
	Vestíbulo principal	Acceder, llegar, irse, distribuirse	Pasajeros, acompañantes, trabajadores de la terminal	Señalización	240
	8 stand de venta de boletos Empresas Provinciales (32 m2 c/u)	Atención al público, recepcionar equipajes	Empleados, pasajeros	Barra de atención, computadoras, internet, cajas fuertes, estantes, archivos,	256
	16 stand de venta de boletos Empresas Interdistritales (32 m2 c/u)	Atención al público, recepcionar equipajes	Empleados, pasajeros	Barra de atención, computadoras, internet, cajas fuertes, estantes, archivos,	640
	Cuarto de equipaje	Esperar, recibir, ordenar equipajes	Trabajadores del terminal, pasajeros y/o acompañantes	Repisas y estantes fijos a la pared	100
	Area de espera provincial (164 pasajeros)	Estar, esperar	Pasajeros, familiares	Sillas, TV, reloj	355
INTERPROVINCIAL	Estacionamiento de vehículos de carga de pasajeros. Destinos provinciales (4x c/empresa)	Estacionar vehículos, descargar personas	Personal de las empresas de transporte	Mobiliario de obras exteriores	292
EMBARQUE INTERDISTRITAL	Cuarto de equipaje	Esperar, recibir, ordenar equipajes	Trabajadores del terminal, pasajeros y/o acompañantes	Repisas y estantes fijos a la pared	100
	Area de espera interdistrital (184 pasajeros)	Estar, esperar	Pasajeros, familiares	Sillas, TV, reloj	240
	Estacionamiento de vehículos de carga de pasajeros. Destinos Interdistritales (3x c/empresa)	Estacionar vehículos, descargar personas	Personal de las empresas de transporte	Mobiliario de obras exteriores	200
	Entrega de equipaje				100
	Area de Espera Provincial (164 psjros)	Estar, esperar	Pasajeros, familiares	Sillas, TV, reloj.	320
	Estacionamiento de vehículos de carga de pasajeros. Destinos provinciales (4x c/empresa)	Estacionar vehículos, descargar personas	Personal de las empresas de transporte	Mobiliario de obras exteriores	292
DESEMBARQUE INTERDISTRITAL	Entrega de equipaje				100
	Area de Espera interdistrital (184 psjros)	Estar, esperar	Pasajeros, familiares	Sillas, TV, reloj.	240
	Estacionamiento de vehículos de carga de pasajeros. Interdistrital (3x pasajeros. Interdistrital (3 x c/destino)	Estacionar vehículos, descargar personas	Personal de las empresas de transporte	Mobiliario de obras exteriores	200

Fuente: Elaboración propia

Cuadro 5. 2. Continuación de Programa arquitectónico Terminal Terrestre

ENCOMIENDAS	Local de Encomiendas (24 m2 c/u)	Enviar y recibir encomiendas	Usuarios y personal encargado	Barra de atención, computadoras, estantes,archivos.	216
	Almacen	depositar objetos, encomiendas	Usuarios y personal encargado	Repisas y estantes fijos a la pared	200
	Estacionamiento 4	Estacionar vehículos	Usuarios y personal encargado	Mobiliario de obras exteriores	100
COMERCIAL	30 Tiendas comerciales (artesanías, dulces, cafeterías, souvenirs, farmacia, perfumería, librería, helados, ropa, lencería, joyería, minimarket, dvd música. (24 m2 c/u)	Venta de productos	Pasajeros, familiares, personal de la terminal, público en general	Muebles de exposición, mostradores, etc.	480
	2 baterías de SS.HH (H y M)	Actividades fisiológicas, higiene	Público en general	H: 4 inod, 4 urinarios 4 lavamanos (24 m2) M: 4 inodoros 4 lavamanos (24 m2)	96
	Cafetín	Venta de comidas	Trabajadores del terminal, Pasajeros y/o acompañantes	Mesas y sillas para 45 personas	245
	Kitchenette	Preparar, cocinar y almacenar	Trabajadores del terminal	Barra para preparación y cocción	15
	Oficio	Entrega de platos	Trabajadores del terminal	Repisas, mostradores y barra atención	2
	Caja	Cobrar, llevar cuenta	Trabajadores del terminal	Barra de atención y caja registradora	4
	2 Restaurantes	Alimentarse, descansar, socializar	Trabajadores del terminal	Sillas y mesas para 45 personas	240
	Ingreso y control de servicio	Control de ingreso y salida de personal	Personal encargado	Portones, casetas de control	12
	Deposito general	Deposito general	Personal encargado.	Estantes	104
	Area de recojo, clasificación y evacuación de residuos sólidos	Recojo de basura y desperdicios de losdiferentes ambientes.	Empleados de limpieza	contenedores de basura segun clasificacion	32
	Cuarto de Tableros	Disponer alumbrado	Personal de servicio	Tableros eléctricos	25
	Grupo electrógeno	Suministrar energía alterna	Personal de servicio	Generadores de energía alterna	25
	½ baño hombres	Satisfacer necesidades fisiológicas	Personal de servicio	1 Lavamanos, 1 urinario y 1 inodoro	2
ZONA DE SERVICIOS GENERALES	½ baño mujeres	Satisfacer necesidades fisiológicas	Personal de servicio	1 Lavamanos y 1 inodoro	2
	Estar de empleados	Descansar y reposar	Trabajadores del terminal	Sofás y mesa central	20
	Kitchenette	Preparación, cocción venta de comidas	Personal de servicio	Barra de atención, preparación y cocción	15
	Comedor de empleados	Alimentarse, descansar, socializar	Trabajadores del terminal	Sillas y mesas	25
	Dormitorios para choferes	Descansar y dormir	Choferes del terminal	Camas, veladores y estantes	60
	SSHH. hombres	Satisfacer necesidades fisiológicas	Trabajadores del terminal	2 lavamanos, 2 urinarios y 2 inodoros	15
	SSHH. mujeres	Satisfacer necesidades fisiológicas	Trabajadores del terminal	2 lavamanos y 2 inodoros	15
	1 Estacionamiento para 5 buses	Estacionar buses	Personal de las empresas de transporte	Mobiliario obras exteriores	225
	Lavado - engrase	lavado de vehículo	Personal de las empresas de transporte	Maquinaria y herramientas de lavado	90
	carga de combustible	llenado de combustible	Personal de las empresas de transporte	Maquina decombustible	90
Taller + ½ baño	Reparar autos y buses	Personal de las empresas de transporte	Maquinaria + 1 lavamanos y 1 inodoro	70	
ZONA MANTENIMIENTO	Enllante y desenllante	Mantenimiento de autos y buses	Personal de las empresas de transporte	Maquinaria y herramientas de mecánica	100
	Máquinas	Mantenimiento de autos y buses	Personal de servicio	Máquinas, suministra energía eléctrica	45
	Tienda de lubricantes	Venta de accesorios p/ autos	Personal de servicio	Repisas y estantes de vidrio	35
	Depósito	Almacenar, depositar objetos	Personal de servicio	Estantes y repisas fijas a la pared	40
	Estacionamiento para 10 autos/mini vans	Estacionar vehículos	Personal de las empresas de transporte	Mobiliario obras exteriores	125
	ÁREA PARCIAL (M2)				9630
	CIRCULACIÓN (30%)				2889
	ÁRE TOTAL				12519

Fuente: Elaboración propia

Cuadro 5. 3. Programa arquitectónico hotel turístico

PROGRAMA ARQUITECTÓNICO-HOTEL TURISTICO					
ZONA	AMBIENTE	ACTIVIDADES	USUARIOS	MOBILIARIO Y EQUIPO	AREA (m2)
ADMINISTRATIVA	Hall	Distribucion de espacios	Huespedes	Bancas	55
	Recepción	Registro de visitantes	Publico en general	Barra de atención	50
	SS.HH.	Aseo personal	Personal administrativo	Barra de atención	50
	Oficina gerente	Control general del hotel	Personal administrativo	Escritorios, Sillas	30
	Oficina administración	Control económico del hotel	Personal administrativo	Escritorios, Sillas	30
	Sala de reuniones	Reunión de personal administrativo	Personal administrativo	Escritorios, Sillas	50
	Tópico	Cubrir emergencias	Personal administrativo	Escritorios, Sillas	65
	Estacionamiento privado (12)	aparcamientos de vehiculos	Personal / Visitantes	Mobiliario obras exteriores	1200
SERVICIOS COMUNES	Restaurante	Comer y beber	Publico en general	Barras de atención, mas sillas, equipos de cocinas, refrigeradoras, etc.	100
	Cocina	Preparar, cocinar y almacenar	Trabajadores del hotel	Barra para preparación y cocción	40
	SS.HH. comunes	Aseo de visitantes	Publico en general	H: 2 inod, 2 urinarios 2 lavamanos (12 m2) M: 2 inodoros 2 lavamanos (12 m2)	40
	Sala de juegos	Entretenimiento	Publico en general	Mobiliario de juegos	100
	Sum	Múltiples actividades	Publico en general	sillas	200
	Cuarto de limpieza	Limpieza general del hotel	Personal	equipos de limpieza	10
	Cuarto de lavandería	Limpieza de cabañas	Personal	equipos de lavado	10
	SERVICIOS COMPLEMENTARIOS	SS.HH. de personal + vestidores	Aseo del personal	Personal	duchas,lockers, 2 inodoros, 2 urinarios, 2 lavamanos
HABITACIONES	32 Simples 12m2 c/u	Descansar	Huespedes	cama, velador	384
	16 Dobles 15 m2 c/u	Descansar	Huespedes	camas, velador	240
	4 Matrimoniales 15m2 c/u	Descansar	Huespedes	cama, velador	60
	SS.HH	Aseo del personal	Huespedes	Inodor, ducha, lavatorio	4
ÁREA PARCIAL (M2)					2733
CIRCULACIÓN (30%)					819.9
ÁREA TOTAL					3552.9
ÁREA TOTAL DE TERMINAL					12519
ÁREA TOTAL DE HOTEL					3552.9
ÁREA TOTAL DE COMPLEJO					16071.9

Fuente: Elaboración propia

5.2.3. Análisis Funcional

El proyecto se desarrolla a lo largo de un eje principal que nos lleva directamente al vestíbulo y del cual nos distribuimos a las diferentes áreas que posee la propuesta arquitectónica.

Se han organizado los espacios y zonas de la propuesta arquitectónica según su función, teniendo así la zona comercial en la parte frontal y la zona de la terminal en la parte posterior.

5.2.5. Descripción general del proyecto

La propuesta arquitectónica terminal terrestre interdistrital e interprovincial con hotel turístico en la ciudad de Huancabamba se encuentra ubicado al sur de la ciudad, en el sector Quispampa bajo, desarrollándose en dos y tres niveles respectivamente.

Dentro de la terminal podemos encontrar tiendas comerciales que han sido propuestas para generar un dinámica comercial e ingresos al terminal. Así como también una gruta donde perenna la patrona de Huancabamba, que simboliza la religiosidad y fe cristiana, dándole valor y simbolismo a la edificación con espacios propios del lugar. Así mismo se propone un ambiente de promoción turística, para exponer las riquezas y paisajes naturales que posee la provincia. Por otro lado, una sala de exposición de restos arqueológicos, con el objetivo de revalorizar tanto los lugares turísticos como también los arqueológicos y así generar diferentes tipos de turismo en la ciudad.

Dentro del complejo también encontramos un hotel turístico que se conecta con la terminal en el primer nivel. Este ha sido propuesto junto al terminal para generar un dinámica social y comercial. Además, debido al crecimiento de la actividad turística en la ciudad de Huancabamba, se genera la necesidad de contar con una mayor capacidad y variedad en la oferta de alojamiento, revalorizando y fortaleciendo de esta manera la infraestructura hotelera turística.

5.2.6. Conceptualización

Con la propuesta arquitectónica se busca dar una alternativa de solución técnica, ordenada y coherente al servicio de transporte de pasajeros, fortaleciendo el crecimiento urbano ordenado; e implementando los servicios de oferta hotelera para generar mayor acogida de turistas.

Se acoplarán, actividades comerciales (tiendas, restaurantes, cafetines, etc.) para brindar mejores servicios al usuario, y así contribuir al desarrollo urbano, turístico y arquitectónico de la ciudad de Huancabamba.

5.2.7. Partido y organización

La edificación de la terminal terrestre con el hotel turístico ha sido planteada frente a la calle San Francisco de Asís, en dos edificaciones, la primera de la terminal y la segunda del hotel, conectadas en el primer nivel.

Las diferentes zonas han sido planteadas según su uso e importancia, a la fachada principal se han planteado todas las tiendas comerciales, como remate del ingreso principal se ha planteado la gruta, la promoción turística y la sala de exposición para revalorizar la fe cristiana, los lugares turísticos y arqueológicos con el objetivo de generar turismo y darle identidad a la edificación. Hacia los costados de estos ambientes la zona de las boleterías que se expanden hacia la parte posterior como en forma de alas y rematan en las salas de espera que miran hacia la zona de embarque y desembarque.

En la parte final, encontramos la zona operativa de buses y vehículos livianos, la zona de mantenimiento de estos, y la zona de servicios y alojamiento de los choferes. El acceso peatonal hacia este se ha definido en la parte frontal de la calle San Francisco de Asís; teniendo un ingreso principal hacia la terminal y otro hacia el hotel desde la misma calle. Del ingreso principal que nos lleva directamente a la terminal también podemos acceder al hotel, del vestíbulo principal. Los accesos de los ómnibus de llegada y salida interprovincial se han considerado a la margen izquierda del terreno; y los accesos de llegada y salida de transporte interdistrital a la margen derecha. Los accesos de los vehículos livianos como mototaxis y autos han sido considerados en la parte frontal, de la calle San Francisco de Asís, a cada extremo de la propuesta arquitectónica y al frente del hotel respectivamente.

La propuesta utiliza techos con pendientes grandes característico de la ciudad de Huancabamba lo cual permite que la propuesta se integre con el contexto. Se plantean techos con pendientes de 30 grados que nos permitan evacuar las aguas en épocas lluviosas sin problemas.

En la Terminal Terrestre de pasajeros se encuentran los espacios correspondientes a la zona Administrativa, zona de servicio, zona de mantenimiento, áreas operativas de Ómnibus y vehículos livianos, Espera de pasajeros y zonas comerciales con el fin de generar ingresos económicos.

5.2.8. Fotos de la propuesta arquitectónica



Figura 5. 8. Vista frontal aérea desde esquina del terminal

Fuente: Elaboración propia



Figura 5. 9. Vista frontal aérea desde esquina del hotel

Fuente: Elaboración propia



Figura 5. 10. Vista frontal Terminal terrestre con hotel turístico en la ciudad de Huancabamba
Fuente: Elaboración propia



Figura 5. 11. Vista frontal Terminal terrestre con hotel turístico en la ciudad de Huancabamba
Fuente: Elaboración propia



Figura 5. 12. Vista lateral izquierda de terminal

Fuente: Elaboración propia



Figura 5. 13. Vista lateral izquierda de terminal

Fuente: Elaboración propia



Figura 5. 14. Zona de embarque interdistrital
Fuente: Elaboración propia



Figura 5. 15. Zona de embarque interprovincial
Fuente: Elaboración propia

5.2.9. Certificación LEED para la propuesta arquitectónica

La propuesta arquitectónica terminal terrestre interdistrital e interprovincial con hotel turístico en la ciudad de Huancabamba busca ser uno de los edificios con certificación LEED. Pretende ser una edificación sustentable, reducir el impacto ambiental en su vida útil, sus costos operativos, y aumentar la seguridad y comodidad para sus ocupantes, mejorando su imagen frente al mercado, y en especial siendo responsables ambientalmente.

Para ello cumple con los siguientes requisitos:

5.2.9.1. Sitios sostenibles.

- La propuesta volumétrica se integra a la ciudad con éxito, su ubicación en las afueras de la ciudad, descentraliza y ordena el transporte urbano, en una zona con un suelo apto para construir y donde la ubicación del terreno juega un papel muy importante ya que se encuentra en una parte alta donde los vientos corren en todas las direcciones y donde la vegetación de grandes árboles que existen en la zona crea un microclima de confort tanto para la edificación como para el peatón.
- Su cercanía a los servicios básicos y al transporte público hacen de esta una edificación sostenible.
- Se protegerá e implementará las áreas verdes para lograr un equilibrio con las emisiones generadas por el transporte y reducir el efecto de isla calor.
- Busca minimizar el impacto de la edificación en los ecosistemas y cuencas, el control de escorrentía de aguas pluviales, así como los esfuerzos por reducir la erosión del suelo y la contaminación lumínica.

5.2.9.2. Eficiencia en consumo de agua.

Se toman las siguientes medidas para el consumo eficiente del agua:

- Uso eficiente del agua para riego de jardines y áreas verdes, se elegirán griferías y accesorios de bajo consumo de agua.
- Se utilizarán accesorios de baño de bajo consumo de agua.
- Se captará el agua de las lluvias y se reutilizará para el riego de plantas y jardines.

5.2.9.3. Energía y atmósfera.

Optimización del consumo energético en el proyecto a través de:

- Iluminación natural en todos los ambientes del proyecto, generada mediante la organización de espacios y creación de patios jardín.
- Ventilación cruzada en toda la edificación que brinda un ambiente de confort a los usuarios.
- Uso de luminarias LEED para la iluminación interior y luminarias LEED con sistema fotovoltaico para generación de energía eléctrica sustentable en las áreas exteriores.

5.2.9.4. Materiales y Recursos

- Estructura metálica para toda la edificación de la terminal, que le brindará mayor durabilidad y estabilidad.
- Se promoverá el reciclaje de residuos sólidos y se llevará a la planta de tratamiento existente en la ciudad.
- Usos de coberturas con aislamiento térmico.
- Uso de pavimento de concreto en la propuesta urbana, que no contamina la base del suelo sobre la que se sustenta, no contamina durante su elaboración y colocación mientras que el pavimento asfáltico si lo hace.

- En el diseño de la zona de embarque y desembarque se utilizará adoquines de concreto, con el fin de reducir su impacto sobre el suelo.

5.2.9.5. Calidad Ambiental Interior

- Uso de colores claros en interior de los ambientes, con pinturas, pegamentos y selladores con bajo nivel de contaminantes.
- Iluminación y ventilación natural, lograda mediante la organización de espacios, la creación de patios jardín y áreas verdes, creando de esta manera espacios confortables y saludables que permiten ser más productivos a sus usuarios y a la vez brindando vistas agradables al exterior a todas las personas que acceden a la terminal.

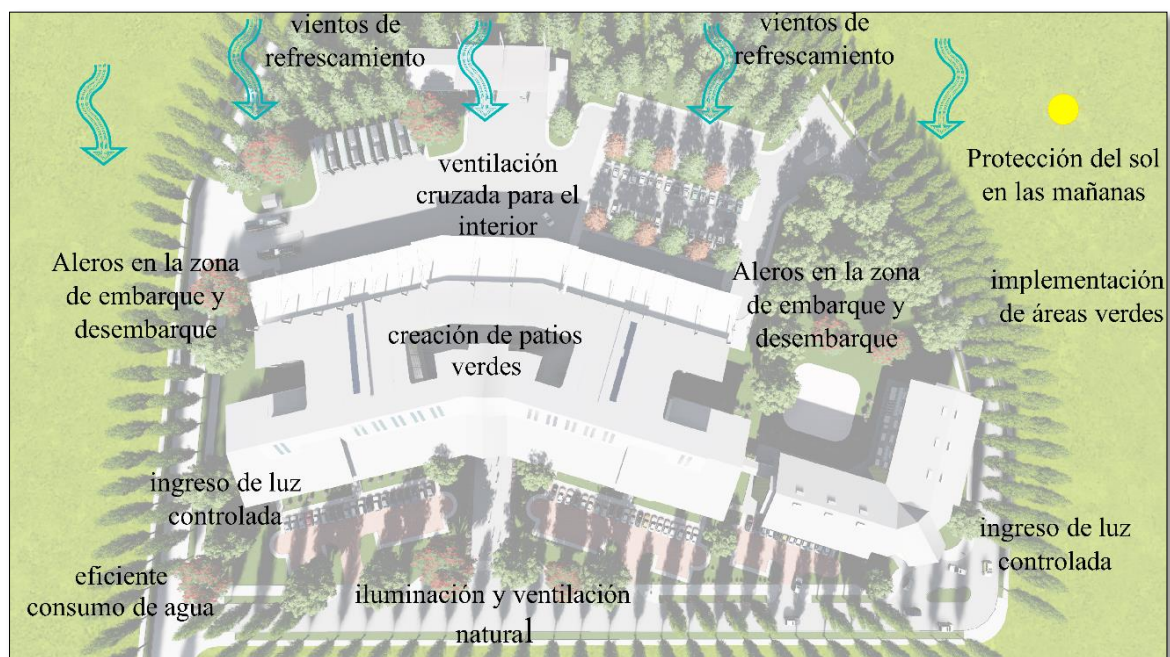


Figura 5. 16. Proyecto LEED

Fuente: Elaboración propia

CAPITULO 6



CONCLUSIONES

TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO DE ARQUITECTO

**PROPUESTA DE TERMINAL TERRESTRE INTERDISTRITAL E INTERPROVINCIAL CON
HOTEL TURISTICO EN LA CIUDAD DE HUANCABAMBA**

CAPITULO 6

CONCLUSIONES

El objetivo de la presente investigación consistía en demostrar que con la construcción de un terminal terrestre con un hotel turístico se contribuirá a ordenar el transporte urbano, se fortalecerá al crecimiento de las actividades turísticas mediante una infraestructura hotelera que brinda los mejores servicios a sus huéspedes, y se impulsará la dinámica de actividades terciarias en el área de influencia donde se ubique, revalorizando el entorno urbano de la zona, y el uso de suelo.

Luego de realizar el estudio se llegó a las siguientes conclusiones:

En la ciudad de Huancabamba no existe voluntad por parte de las autoridades locales para exigir el cumplimiento de las normas que existen para el tema de transporte, lo que genera la informalidad y el desorden en este sistema.

De acuerdo al estudio realizado se observa la carencia de un espacio para ser destinado a terminal y/o paradero de vehículos para el servicio de transporte interdistrital e interprovincial, lo que ha generado que se invadan las vías públicas para utilizarlo como tal fin, exista la informalidad y el desorden que estos generan. Por otro lado, la calidad de los servicios brindados en los diferentes hoteles es calificada como regular por parte de los huéspedes usuarios, la falta de áreas para estacionamiento, áreas de estar, información turística de la ciudad, entre otros servicios no fortalece con el crecimiento de las actividades turísticas.

Con la propuesta de intervención urbano arquitectónica se pretende resolver la problemática actual que generan estos servicios, albergando en una sola infraestructura todo el servicio de transporte terrestre interdistrital e interprovincial, fortaleciendo no solamente el crecimiento urbano ordenado de la ciudad sino también de las actividades turísticas que generan un ingreso más a la economía local y que se ha convertido en una de las actividades más importantes de la provincia de Huancabamba.

CAPITULO 7



RECOMENDACIONES

TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO DE ARQUITECTO

**PROPUESTA DE TERMINAL TERRESTRE INTERDISTRITAL E INTERPROVINCIAL CON
HOTEL TURISTICO EN LA CIUDAD DE HUANCABAMBA**

CAPITULO 7

RECOMENDACIONES

La situación actual del transporte terrestre en la ciudad de Huancabamba amerita tomar acciones urgentes e inmediatas para lograr un ordenamiento de todo el sistema de transporte que funciona en la ciudad. Esta investigación propone acciones tanto urbanas como arquitectónicas para revertir con esta problemática y que deben ser consideradas y tomadas en cuenta por las autoridades locales para contribuir al ordenamiento del transporte interdistrital e interprovincial y al fortalecimiento de las actividades turísticas.

Desarrollar propuestas y acciones de intervención urbana y/o arquitectónica en la ciudad teniendo en cuenta la dirección del movimiento de los suelos reptantes para realizar el diseño de su cimentación en el mismo sentido y no afectar su estructura.

Se recomienda que existe un ente regulador y fiscalizador que se encargue del correcto funcionamiento del proyecto.

Dentro de la ciudad se recomienda: Mejorar e implementar las vías con mayor iluminación, veredas y rampas con las pendientes adecuadas, así como la creación de espacios públicos, que permitan a la población, acceder al espacio sin dificultades, con la seguridad garantizada y sociabilizar; y en especial, dotar e implementar de infraestructura para los principales servicios, como el transporte y el alojamiento, con el objetivo de lograr la imagen de una ciudad turística ordenada y segura que brinda los mejores servicios a sus usuarios y visitantes.

CAPITULO 8



REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO DE ARQUITECTO

PROPUESTA DE TERMINAL TERRESTRE INTERDISTRITAL E INTERPROVINCIAL CON
HOTEL TURISTICO EN LA CIUDAD DE HUANCABAMBA

CAPITULO 8

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

ACTIU. (2011). LEED. U.S. GREEN BUILDING. Recuperado de <http://www.actiu.com/es/empresa/actiu-leed/> actiu - que - es – leed

Arroyo Flores, M. A. (1997). Tesis terminal terrestre para Trujillo.

Barrera, E; Muñoz, R. (2003) Manual de turismo rural para micro pequeños y medianos empresarios rurales. Recuperado de http://www.kbc-travel.com/es/turismo_mistico_y_esoterico_peru.html

Chuquiguanga Yanayaco, N. (2014). Tesis Proyección del terminal terrestre de Piura. Universidad Nacional de Piura, Piura.

Colegio de Arquitectos del Perú (2010). Recuperado de <http://www.cap.org.pe/pdfs/48aniv/16-RCRB.pdf>

Definición de pasajero. Recuperado de <http://www.definicionabc.com/general/pasajero.php>

Eva María (2010) transporte interurbano. Recuperado de <http://www.consumoteca.com/transporte/transporte-interurbano/>

Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI, 2007) – Censo de Población y Vivienda – 2007

INEI. (2013). Mapa de Pobreza Provincial y Distrital. Obtenido de https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1261/index.html

Jesús, R. V. (2014). Sistemas de Transporte. Ica, Ica. Obtenido de <https://www.clubensayos.com/TemasVariados/Sistemas-De-Transporte/2059725.html>

La Torre Alvarado, R. (2010). Datos Básicos para conocer El Carmen de la Frontera- 2010

Ley general de transporte y tránsito terrestre título I definiciones y ámbito de aplicación. Recuperado de http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_3106.pdf

Ley General De Transporte Y Tránsito Terrestre De La Republica Del Perú (Actualizado al: 26/02/2015)

Los transportes. Recuperado de <http://ficus.pntic.mec.es/ibus0001/servicios/transportes.html>

MINCETUR. (2014). Reglamento de Establecimientos de Hospedaje. Obtenido de http://www.mincetur.gob.pe/turismo/proyectos/antep_hospedaje04.htm

Oficina de Turismo. (s.f.). Circuitos Turísticos Huancabamba.

Parodi. L (2016) voces en el fénix, Transporte automotor interurbano de pasajeros: recuperado de <http://www.vocesenelfenix.com/content/transporte-automotor-interurbano-de-pasajeros>

Paz Castillo, J. P. (2016). Tesis para mejorar el servicio de transporte interdistrital e interprovincial de Paita. Universidad Nacional de Piura, Piura.

Plan de Infraestructura Económica provincial de Huancabamba-PROVIAS MTC-- Julio 2007.

Plazola. (1997) Enciclopedia de arquitectura-volumen II, Central de Auto Buses, Agencia de Autos,Banco, Bodega, Biblioteca Bomberos .Plazola editores

Proyecto CEREN-PNUD (PER 98/18) Programa De Ciudades Sostenibles –
Primera Etapa Huancabamba

Portal Municipalidad Provincial de Huancabamba. (s.f.). Obtenido de
<http://www.munihuancabamba.gob.pe/>

Ramírez, M. (1963). Acuarelas Huancabambinas.

Ramírez, M. (s.f.). Monografía de Huancabamba

Reglamento Nacional de Edificaciones. (s.f.). Obtenido de
<http://www.vivienda.gob.pe/direcciones/rne.htm>

Revista Escala, Terminales de Transporte Terrestre. Revista N° 107.

La Torre Alvarado, R. (2006). Huancabamba “Monografía Actualizada”

Sánchez Carreño, M. (2013). Tesis: Hotel Eco turístico- mineral del Monte,
Hidalgo. Universidad Nacional Autónoma de México, México.

Sunat definiciones principales. Recuperado de
http://orientacion.sunat.gob.pe/index.php?option=com_content&view=article&id=2559:04-definicionesprincipales&catid=394:devolucion-isc-transportistas-&Itemid=625

Terminal terrestre de Guayaquil. Recuperado de
https://es.wikipedia.org/wiki/Terminal_Terrestre_de_Guayaquil

Terminal terrestre de Guayaquil. Recuperado de
<http://www.gomezplatero.com.uy/es/?pa=proyecto&id=40>

Villa Urubamba. (2015). Villa Urubamba. Recuperado de
<http://villaurubamba.com/>



ANEXOS

TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO DE ARQUITECTO

PROPUESTA DE TERMINAL TERRESTRE INTERDISTRITAL E INTERPROVINCIAL CON
HOTEL TURISTICO EN LA CIUDAD DE HUANCABAMBA

ANEXOS

MEMORIA FOTOGRÁFICA



Figura 1. Vista aérea en planta de la terminal terrestre con hotel turístico en Huancabamba
Fuente: Elaboración propia



Figura 2. Vista aérea posterior de terminal terrestre
Fuente: Elaboración propia



Figura 3. Zona de embarque y desembarque

Fuente: Elaboración propia



Figura 4. Zona de embarque y desembarque - ruta interdistrital

Fuente: Elaboración propia



Figura 5. Vista desde esquina lateral izquierda de la propuesta arquitectónica.
Fuente: Elaboración propia



Figura 6. Vista frontal de hotel
Fuente: Elaboración propia



Figura 7. Zona de estacionamiento de transporte interdistrital

Fuente: Elaboración propia



Figura 8. Patio de maniobras

Fuente: Elaboración propia



Figura 9. Vista frontal desde esquina de hotel

Fuente: Elaboración propia



Figura 10. Conexión de hotel con la terminal terrestre

Fuente: Elaboración propia

LÁMINAS SÍNTESIS DEL ESTUDIO

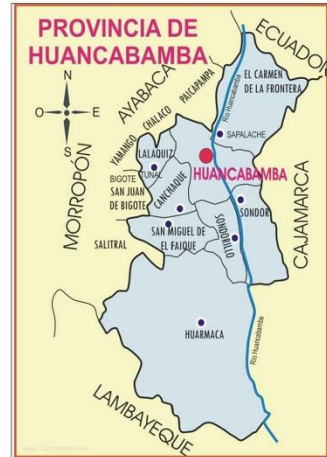
UBICACIÓN DE LA PROVINCIA DE HUANCABAMBA

ÁREA Y LOCALIZACIÓN

El Distrito de Huancabamba es la capital de la Provincia de Huancabamba, se encuentra ubicada aproximadamente a 214 kilómetros al Nor-Oeste de la Ciudad de Piura, a 1929 metros sobre el nivel del mar, a orillas del río Huancabamba; y comprende una superficie de 447.25 Kilómetros cuadrados.



PLANO DE LOCALIZACIÓN



PLANO DE UBICACIÓN

CARACTERÍSTICAS DEL TERRITORIO

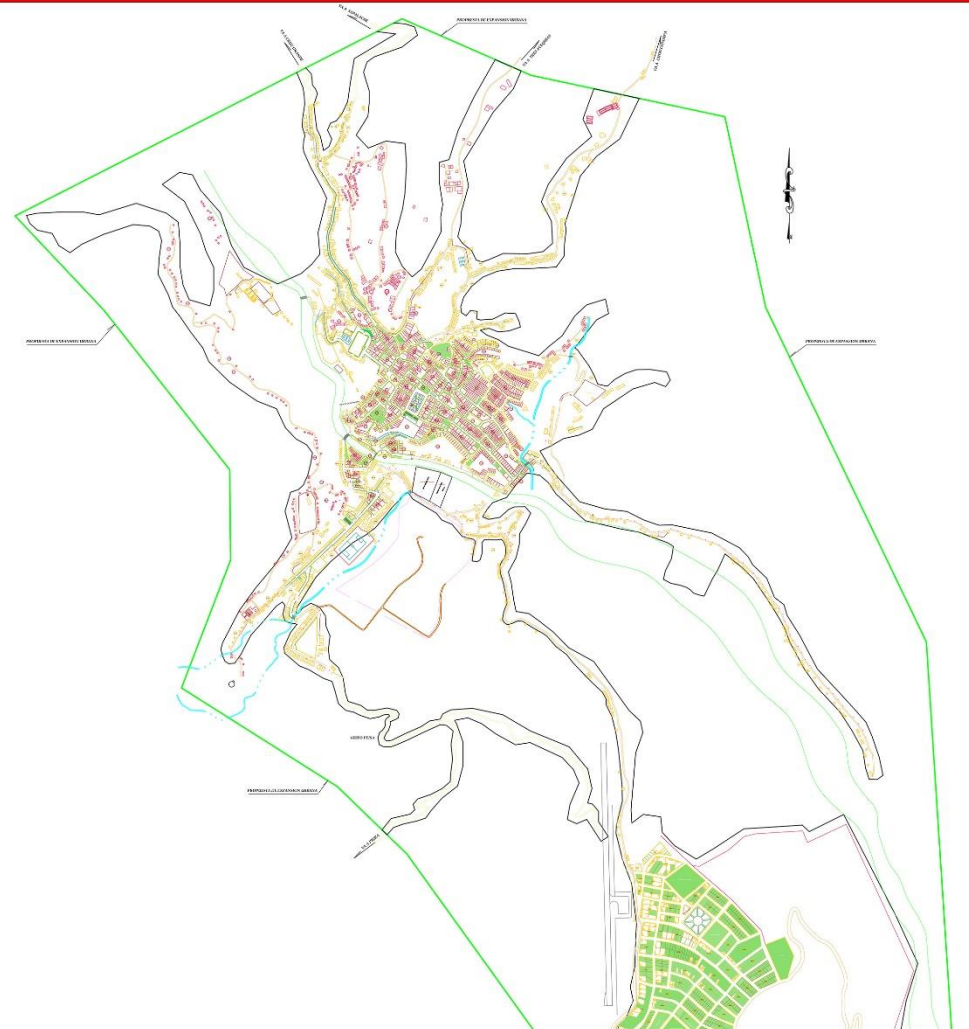
LIMITES

- Por el Norte: Provincia de Ayabaca (distrito de Pacaipampa) y la provincia ecuatoriana de Loja.
- Por el Este: con el Departamento de Cajamarca - Provincia de Jaén.
- Por el oeste: con la Provincia de Morropón (Distritos de Salitral y Chalaco).
- Por el Sur: con la región de Lambayeque, por el distrito de Olmos.



FOTOS DE LA CIUDAD HUANCABAMBA

PLANO DE LA CIUDAD DE HUANCABAMBA



Observada la ciudad desde la parte alta del cerro Guitilgún, se evidencia la forma de una cruz enclavada de norte a sur (desde el inicio del barrio Ramon Castilla- hasta la salida a chontapampa y tres acequias al final de la calle pueblo nuevo; y de sur este a noroeste (desde la salida a sonдор en la prolongacion calle dos de mayo, hasta la salida a la cruz grande y a sapalache en la calle ayabaca.

PLANO DE HUANCABAMBA

ESC: 1/7 500



CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL TERRITORIO - HUANCABAMBA

CLIMA

El clima es templado, agradable y muy sano; en las partes bajas, el clima es ligeramente húmedo y templado. Junio es el mes más cálido del año.

La temperatura en junio promedios 19.6 ° C. Las temperaturas medias más bajas del año se producen en julio, cuando está alrededor de 18.3 ° C



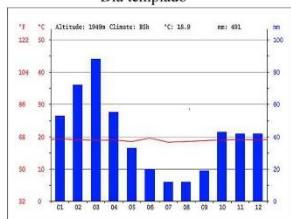
Día templado



Día soleado



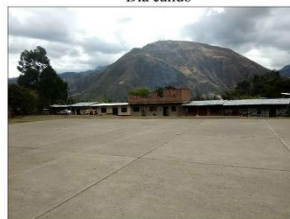
Día cálido



Climograma Huancabamba



Día lluvioso - Plaza de armas



Día cálido - Barrio el altillo

HIDROGRAFÍA

El agua es uno de los principales recursos renovables, proveniente de precipitaciones pluviales y una vasta red de quebradas, ríos, riachuelos; como las lagunas de las huaringas, las cataratas del sitan, el Río Huancabamba.



Río Huancabamba



Cataratas del Sitan



Chorro blanco



Lagunas de las Huarings

FAUNA

La Fauna en la provincia de Huancabamba es variada en la que podemos considerar básicamente la cría: dentro del ganado mayor el Vacuno y el Caballar; y dentro del ganado menor el Ovino, Caprino y Porcino; y abundantes aves de corral, así como cuyes. También, dentro de los confines de la provincia se encuentran animales y aves silvestres para la caza, así como fieras y aves de rapaña.



Patagioenas fasciata "paloma torcaza"



Ganado vacuno



Ganado ovino



Zonotrichia capensis "gorrión"



Stenocercus nubicola "lagartija"

FLORA

En ella encontramos una gran diversidad de especies arbóreas, arbustivas y herbáceas, y una variedad de fauna.



Neurolepis laegaardii "Totora"



Epidendrum hemiscleria "Orquídea"



Mesetas y pajonales - El Porvenir



Dicksonia sp "helecho arbóreo"



Molle



Eucalypto



ASPECTO SOCIOPOBLACIONAL DE LA PROVINCIA DE HUANCABAMBA

POBLACIÓN Y TENDENCIAS MIGRATORIAS

De acuerdo a las estimaciones del INEI, al 21 de octubre del 2007 tiene una población de 124 298 habitantes; siendo el distrito de Huancabamba el segundo distrito más poblado de la provincia después del Distrito de Huarmaca. Los distritos que la conforman son: Huancabamba, Canchaque, Huarmaca, Lalaquiz, San Miguel de El Faique, Sónor y Sondorillo.

La distribución poblacional en el territorio provincial tiene las siguientes características:

Cuadro 1: Población total, por provincia y distritos de Huancabamba

DEPARTAMENTO, PROVINCIA, DISTRITO	TOTAL	POBLACIÓN	
		HOMBRES	MUJERES
PROVINCIA HUANCABAMBA	124 298	62 396	61 902
DISTRITO HUANCABAMBA	30 116	14 870	15 246
DISTRITO CANCHAQUE	8 957	4 616	4 341
DISTRITO HUARMACA	39 416	19 859	19 557
DISTRITO LA QUIZ	5 115	2 699	2 416
DISTRITO SAN MIGUEL DE EL FAIQUE	9 096	4 553	4 543
DISTRITO SONDOR	8 399	4 318	4 081
DISTRITO SONDRILLO	10 518	5 115	5 403

Fuente: INEI Censos Nacionales 2007, XI de población y VI de vivienda

TAMAÑO POBLACIONAL

La población de la provincia de Huancabamba, según proyecciones del INEI, al año 2015 fue de 126,683 habitantes, cifra que representa el 7% del departamento de Piura. La población ha experimentado un crecimiento intercensal de 1% respecto al censo de 2007; siendo uno de los crecimientos más bajos del departamento. La densidad Poblacional es de 30 Hab/Km2, por debajo del promedio del departamento de Piura que es de 50.4 Hab/Km2.



Ciudad de huancabamba



Zona urbana de huancabamba

COMPOSICIÓN DE LA POBLACIÓN

La provincia de Huancabamba es predominantemente rural, donde el 89.3% vive en zonas rurales. Al interior de ella, los distritos con mayor proporción de población rural son Sondorillo (98.2%), Carmen de la Frontera (96.5%) y Huarmaca (96.5%). Los únicos distritos donde la población urbana es superior al 20% son Huancabamba y Canchaque. Los jóvenes hombres y mujeres cuando terminan estudios de nivel secundario, continúan su formación profesional en la ciudad capital y/ o en otras ciudades de la costa en caso del nivel universitario. Otros jóvenes varones emigran por trabajo a Jaén en los meses de Enero a Marzo, como también hacia la ciudad de Lima.



Viviendas rurales de la ciudad de Huancabamba



Población de huancabamba

SITUACIÓN OCUPACIONAL

La principal actividad en la provincia es la agrícola a la que se dedica gran parte de la población. El año 2007 la PEA en Huancabamba representaba el 52 % de su población. Coherente con el carácter rural de Huancabamba, la distribución de la PEA muestra un predominio de las actividades agrícolas y ganaderas. El grueso de la fuerza laboral de la provincia se encuentra concentrada en estas actividades (80.3% de la PEA ocupada de 15 años y más). En los distritos de San Miguel del Faique y Carmen de la Frontera llega a superar el 90%. Esta proporción baja en los casos de los distritos de Huancabamba, Canchaque y Sónor, por su mayor actividad comercial y de servicios.



Ganadería vacuna



Agricultura

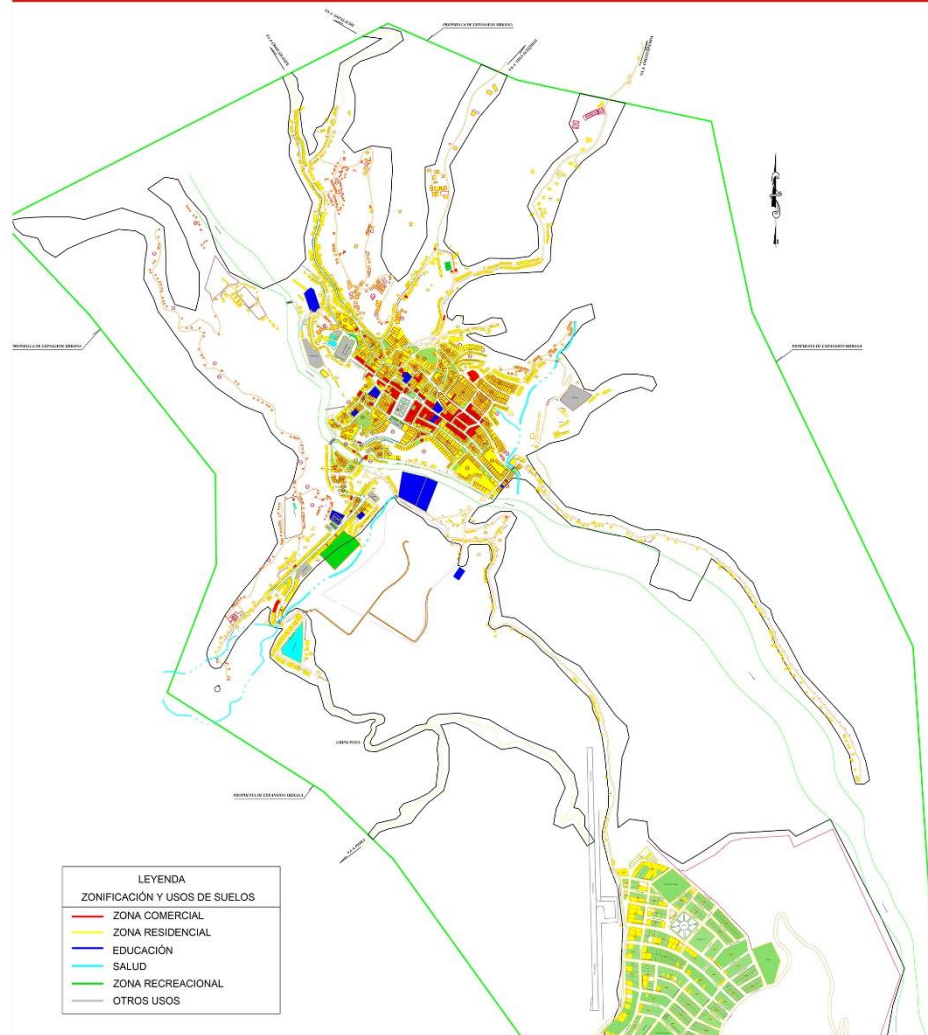


Ganadería porcina



ZONIFICACIÓN Y EQUIPAMIENTO URBANO DE HUANCABAMBA

ZONIFICACIÓN URBANA



La ciudad de Huancabamba ocupa una extensión de 87.0 Hectáreas, de las cuales el uso predominante es el residencial que ocupa 26.30 Has, Y representa el 32.2% del área urbana. El uso comercial es el segundo en importancia con una extensión de 1.68 Has, que representan el 1.9% de la superficie total. El resto de la superficie de la ciudad está ocupado por equipamientos, usos institucionales y áreas libres que ocupan un total de 59.02 Has, y representan el 67.8% del total del área urbana.

PLANO DE HUANCABAMBA
ESC: 1/7 500

USOS DE SUELOS

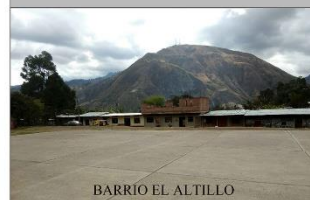
El uso residencial se concentra principalmente en los cuatro barrios tradicionales de Huancabamba: Chalaco, Alto de la Paloma, La Villa y La Laguna. Además, en el barrio Jibaja Che y en el barrio Ramón Castilla, el uso residencial se da en menor proporción con respecto a otros usos, y en la zona de El Alttillo el uso residencial es incipiente, pues se da únicamente sobre el eje de los caminos y trochas que comunican a Huancabamba con las otras localidades de la provincia.

El uso educativo se concentra en el centro urbano, sobre el eje de la calle Unión, Calle el puente, Av. Ramón Castilla y Av. San Francisco De Asís.

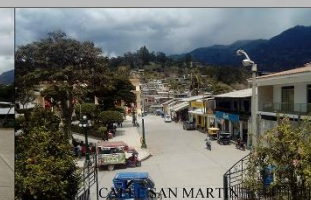
El uso comercial se concentra en la parte central de la ciudad, principalmente en los alrededores de la Plaza de Armas y sobre el eje de la Calle Unión, calle calle General Medina y calle Centenario, además existe la zona de los mercados y el Complejo de terminal Pesquero, ubicado en el barrio Jibaja Che.

El Sector Salud se encuentra en el barrio Ramón Castilla (centro de salud) y en el barrio La villa (posta médica).

La zona de Usos Especiales, está conformado por los locales municipales, iglesias, locales policiales, bibliotecas, cementerios, cuartel, la cárcel, el terminal terrestre, la central hidroeléctrica y otras instituciones de la ciudad.



BARRIO EL ALTILLO



CALLE SAN MARTÍN



I.E. SAN FRANCISCO DE ASÍS

El equipamiento urbano está constituido por los colegios de educación inicial, primaria, secundaria y ocupacional; posta médica, centro de salud, parques y áreas de recreación. En total existen 5.49 Has, destinadas a equipamiento urbano y representan el 6.2% del total del casco urbano.



I.E. AGROPECUARIO N° 13



I.E. NUESTRA SEÑORA DE LOURDES



COMISARIA PNP



IGLESIA SAN PEDRO



POSTA MÉDICA



ESTADIO PEDRO POTENCIANO CH.



UNIVERSIDAD NACIONAL DE PIURA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO



TESISTA: BACH. ARQ. ALEXANDER YERSIN SAAVEDRA MORALES
ASESOR: MSC. ARQ. ALBERTO ALEJANDRO GONZALEZ CORTEZ

PROPUESTA DE TERMINAL TERRESTRE INTERDISTRICTAL E INTERPROVINCIAL CON
HOTEL TURISTICO EN LA CIUDAD DE HUANCABAMBA

L-04

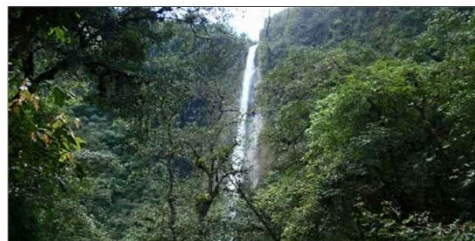
RECURSOS Y POTENCIALIDADES TURÍSTICAS DE HUANCABAMBA

La provincia de Huancabamba tiene una gran variedad de atractivos turísticos: lagunas, cataratas, paisajes, sitios arqueológicos, festividades religiosas, festividades culturales, fauna, flora, producción de productos locales, entre otros.

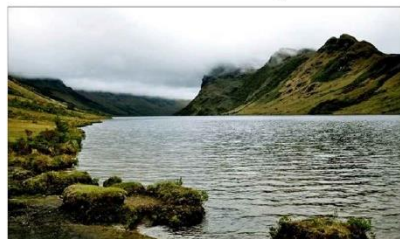
En cuanto a posibilidades turísticas, su potencial está asociado al turismo de aventura, esotérico, histórico, paisajista, religioso, folclórico y medicinal.



Chorro blanco- Sapalache



El Chorro blanco- Huarmaca



Laguna negra



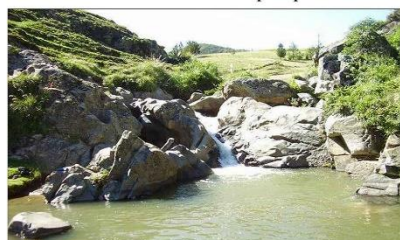
Laguna Shimbe



Peroles de Cascapampa



La Samaritana



Baños del Inca



Templo de los jaguares

ACTIVIDADES TURÍSTICAS



Festividad Virgen del Carmen

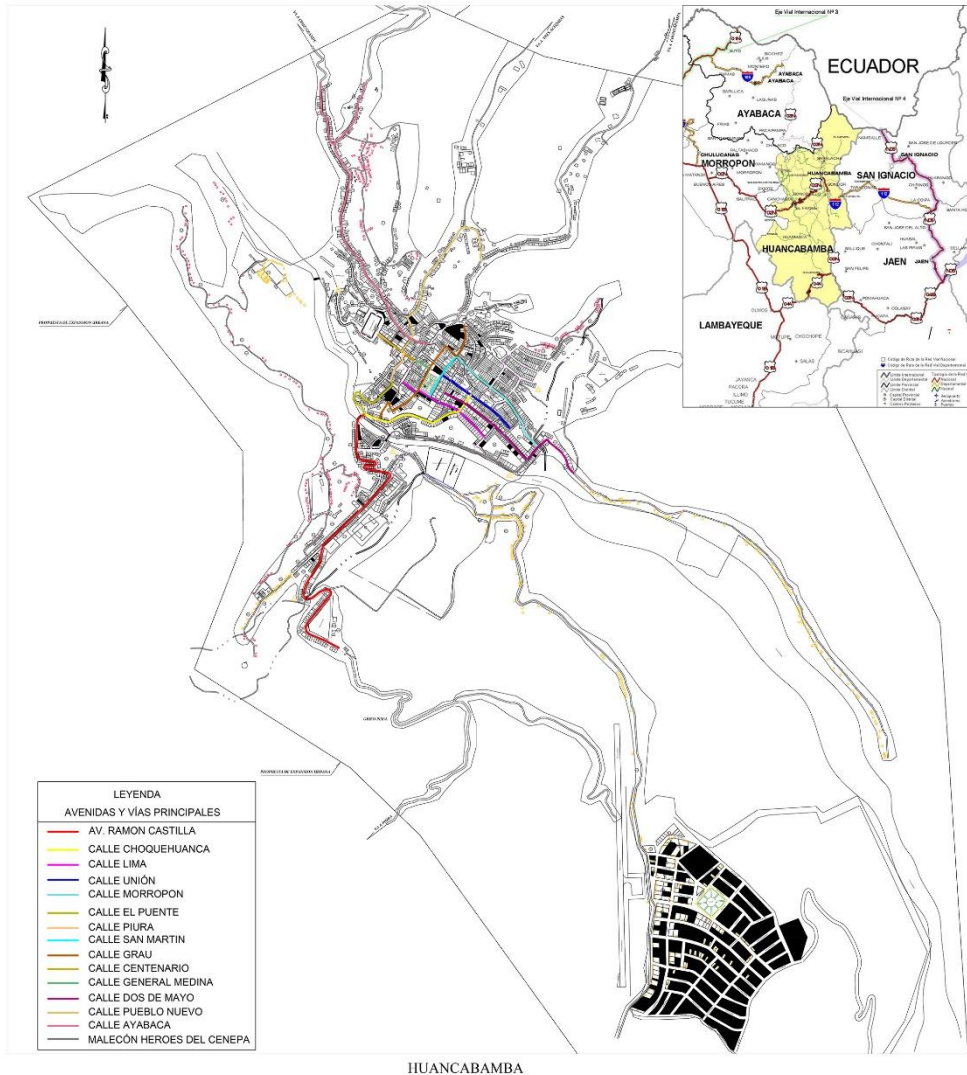


Turismo esotérico en las Huingas

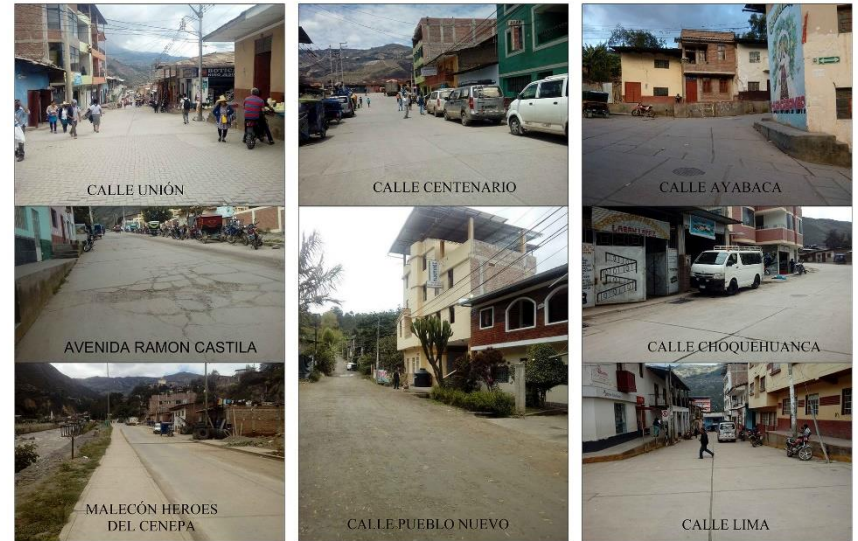


TERRITORIO Y VIALIDAD DE HUANCABAMBA

La infraestructura Vial de Huancabamba está compuesta por trochas carrozables (90.9%) construidas en mayor parte por los propios Gobiernos Locales. En el ámbito interno, estas también se comunican con las capitales de los distritos y los poblados más significativos, mediante caminos vecinales que en su mayoría son trochas carrozables con todas las dificultades, niveles de seguridad y costos de transporte propios de este tipo de vía.



AVENIDAS Y VÍAS PRINCIPALES



Las empresas que brindan el servicio de transporte interprovincial e interdistrital en Huancabamba, trabajan desordenadamente, no se tiene en cuenta ninguna norma de accesibilidad, todo el servicio de transporte público se encuentra totalmente fuera de control debido al desorden que se genera para el embarque como y desembarque de los pasajeros, además de ello ninguna empresa que brinda este servicio cuenta con un terminal debidamente ubicado, con una aceptable infraestructura e implementación adecuada



RUTA IIBBA-PIURA

PARADEROS DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL E INTERDISTRICTAL



ESTRUCTURA ECONÓMICA DE HUANCABAMBA

La principal actividad en la provincia es la agrícola y ganadera a la que se dedica gran parte de la población (80.3% de la PEA ocupada de 15 años y más). También están otras actividades como el turismo esotérico y vivencial, las actividades comerciales y de servicios.



GANADERÍA VACUNA



GANADERÍA OVINA



GANADERÍA Y AGRICULTURA



AGRICULTURA (PAPA)



AGRICULTURA (COLES)



TURISMO RURAL



TURISMO DE AVENTURA



TURISMO VIVENCIAL



AGRICULTURA (MAIZ)



TURISMO ESÓTERICO EN LAS HUARINGAS



TURISMO ESÓTERICO EN LAS HUARINGAS



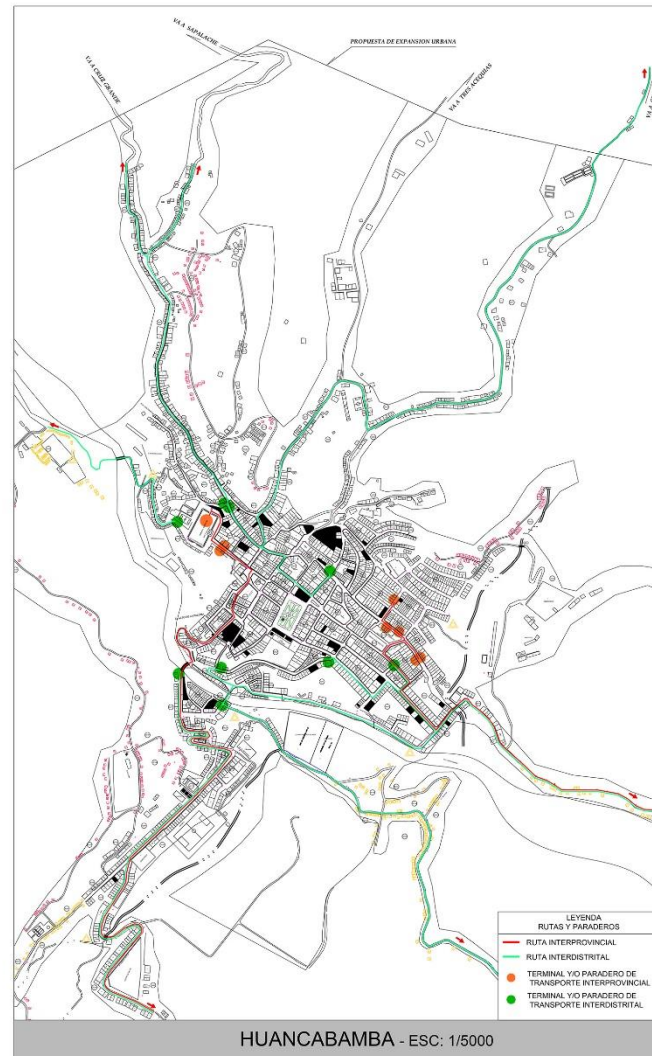
PARADEROS Y RUTAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE EN LA CIUDAD

En la Provincia de Huancabamba, no se tiene en cuenta ninguna norma de accesibilidad, todo el servicio de transporte público se encuentra totalmente fuera de control debido al desorden que se genera ya sea para el embarque como para el desembarque de los pasajeros, además de ello ninguna empresa que brinda el servicio de traslado de pasajeros cuenta con un terminal o paradero debidamente ubicado, con una aceptable infraestructura e implementación adecuada, muchas de ellas invaden la vía pública, perjudicando la imagen de la ciudad.

Las empresas que brindan servicio de transporte interdistrital han tomado como terminales a las vías públicas. Estos paraderos se encuentran dispersos por la ciudad, usan las vías y espacios públicos que se encuentran en las salidas de su destino para abordar y desembarcar pasajeros, con el fin de cubrir la demanda del servicio. El interés por brindar este servicio genera un desorden potencial con el tráfico de personas y vehículos dentro de la ciudad.

Esta concentración de personas en lugares no adecuados y no autorizados, provocan informalidad generalizada. Dentro de este contexto es necesario indicar que al no tener áreas adecuadas para el embarque y desembarque de pasajeros, se han tomado las vías urbanas como zonas de estacionamiento de los vehículos, generando no solo caos en el sistema de transporte de la ciudad sino también una imagen de deterioro de la provincia. Las zonas usadas actualmente como terminales por parte de las empresas de transporte interdistrital evidencian a su interior un problema aún mayor, por no tener un servicio de flujos de vehículos funcional que brinde al usuario zonas delimitadas de espera, embarque, compra de boletos de viaje, sistemas de iluminación adecuados, buena distribución de las unidades de transporte que llegan y salen del local, zonas de seguridad, áreas de entrega de equipajes, entre otros servicios; todo ello sumado a que dichos locales son alquilados por las empresas de transporte, por lo cual no tienen intención de hacer mejoras, y dan como resultado un panorama desolador e insoluble que hoy afronta la Provincia de Huancabamba.

Otro problema grave, es la informalidad con que las empresas de transporte trabajan en la provincia, si bien existen algunas que cuentan con ciertos permisos; la gran mayoría no lo está y por ser flotantes, provocan un desorden desmesurado, por la presencia de colectivos, autos de personas individuales que se incorporan a la oferta de servicio, sin estar sujetas a ningún tipo de control por parte de las autoridades de transporte locales. Colindante a los paraderos ha proliferado la presencia de paraderos informales de autos y mototaxis debido a la demanda de personas que solicitan este servicio y a la necesidad de la población de generarse un empleo.



SERVICIO DE MOTOTAXI EN LA CIUDAD DE HUANCABAMBA



USO DE LA VÍA PÚBLICA (PLAZA DE ARMAS) COMO PARADERO



CONGESTIÓN VEHICULAR EN CALLE MOROPÓN - MERCADO DE LA CIUDAD



CONGESTIÓN VEHICULAR EN EL MERCADO DE LA CIUDAD



TRANSPORTE TERRESTRE INTERPROVINCIAL EN LA CIUDAD

El transporte interprovincial se refiere al traslado de pasajeros y bienes entre la ciudad de Huancabamba y el resto del país. El servicio se brinda a través de ómnibus y microbuses en cinco empresas interprovinciales ubicadas en el terminal terrestre hacia la ciudad de Piura, las cuales emplean un aproximado de 8 horas de viaje. También existen otras 3 empresas que brindan el servicio de transporte de pasajeros hacia el mismo destino a través de autos particulares y minivan, las cuales emplean un aproximado de 5 horas de viaje, los cuales trabajan desordenadamente, no cumplen con las normas de tránsito; embarcando y desembarcando pasajeros en la vía pública, provocando congestión y desorden vehicular, especialmente en la calle centenario, cerca al terminal terrestre de la ciudad, lugar que lo utilizan como paradero y terminal.

El transporte interprovincial hacia las provincias de San Ignacio y Jaén se da a través de minivan y camionetas, utilizando como terminales lugares alquilados para dicho uso, que no tienen las condiciones mínimas para tal función, como salas de espera, SS.HH. para público, zona de embarque y desembarque, entre otros servicios.



UBICACIÓN DE TERMINAL TERRESTRE - RUTA HUANCABAMBA-PIURA



UBICACIÓN DE PARADEROS EN CALLE CENTENARIO - RUTA HUANCABAMBA - PIURA



UBICACIÓN DE PARADEROS EN CALLE CENTENARIO - RUTA HUANCABAMBA - PIURA



UBICACIÓN DE PARADEROS EN CALLE SANTA RITA - RUTA HUANCABAMBA - SAN IGNACIO



UBICACIÓN DE PARADEROS EN CALLE MORROPON - RUTA HUANCABAMBA - SAN IGNACIO



UBICACIÓN DE PARADEROS EN CALLE MORROPON - RUTA HUANCABAMBA - SAN IGNACIO



UBICACIÓN DE PARADEROS EN CALLE MORROPON - RUTA HUANCABAMBA - SAN IGNACIO



UBICACIÓN DE PARADEROS EN CALLE MORROPON - RUTA HUANCABAMBA - SAN IGNACIO



TRANSPORTE TERRESTRE INTERDISTRITAL EN LA CIUDAD

El transporte interurbano se refiere al traslado de pasajeros y bienes entre la ciudad de Huancabamba y los demás centros poblados de la Provincia. El servicio lo brindan autos, combis y camionetas organizados en 41 empresas de transporte. Este servicio de transporte utiliza la vía pública como paradero y terminal para embarcar y desembarcar pasajeros. Cuenta con varias rutas para su recorrido interdistrital.

La ruta 1 (Huancabamba - Piura) tiene su terminal en la calle centenario. La ruta 2 (Huancabamba - sondor) en la intersección Prolongación Dos de Mayo y Malecón Héroes del Cenepa, pero no cumplen con la ordenanza y se ubican en la intersección de la calle Unión con calle Porvenir. La ruta 3 (Huancabamba - sondorillo) en la intersección de la Avenida Ramón Castilla y Avenida Aquiles Escala. La ruta 4 (Huancabamba - Cruz Chiquita) en la intersección de la Avenida Ramón Castilla y Avenida Aquiles Escala, pero tampoco cumplen con la ordenanza y se ubican en la calle morropón, cerca al mercado de la ciudad. La ruta 5 (Huancabamba - Ulpamache) en el ovalo de Ramón Castilla según la ordenanza municipal, pero se ubican actualmente cruzando el puente nuevo de la ciudad de huancabamba. La ruta 6 (Huancabamba - Salalá) en playa de estacionamiento, rampa número 2, terminal terrestre de pasajeros. La ruta 7 (Huancabamba, Sapalache, El Carmen) en la intersección de la calle Grau, con Morropón y San Martín.



UBICACIÓN DE PARADEROS EN CALLE AYABACA - RUTA HUANCABAMBA - SALALÁ



UBICACIÓN DE PARADEROS EN CALLE CENTENARIO - RUTA HUANCABAMBA - LOS LIRIOS



UBICACIÓN DE PARADEROS EN EL PUENTE NUEVO - RUTA HUANCABAMBA - CANCHAQUE



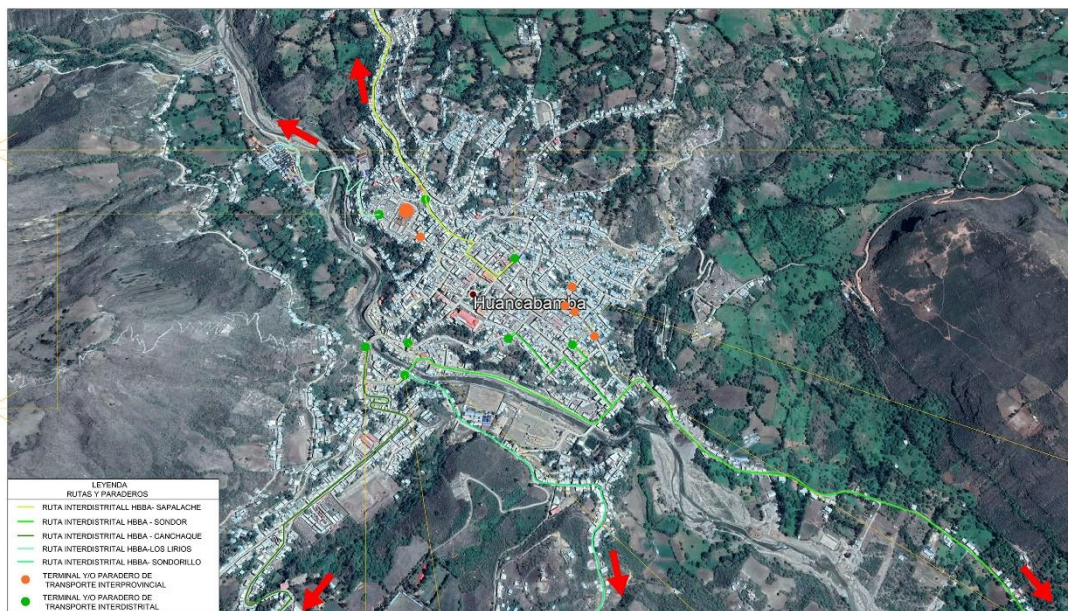
UBICACIÓN DE PARADEROS EN EL PUENTE VIEJO - RUTA HUANCABAMBA - SONDORILLO- HUARMACA



UBICACIÓN DE PARADEROS EN CALLE CHOQUEHUANCA - RUTA HUANCABAMBA - SINGO



UBICACIÓN DE PARADEROS EN CALLE CHOQUEHUANCA - RUTA HUANCABAMBA - SONDORILLO- HUARMACA



UBICACIÓN DE PARADEROS EN CALLE GRAU CON MORROPON- RUTA HUANCABAMBA - SAPALACHE



UBICACIÓN DE PARADEROS EN CALLE UNIÓN - RUTA HUANCABAMBA - SONDOR

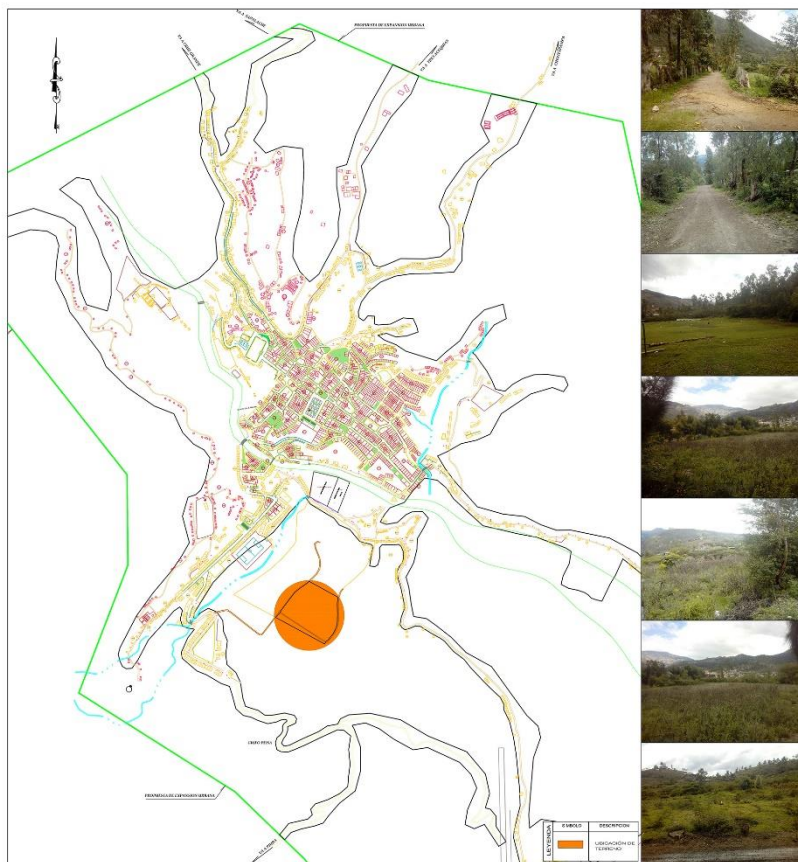


UBICACIÓN Y LOCALIZACIÓN DE TERRENO - GEODINÁMICA SUELOS

El terreno propuesto se encuentra ubicado en el departamento de Piura, en la provincia de Huancabamba, distrito de Huancabamba, al sur de toda la ciudad, quedando al costado de una quebrada de agua salada, cerca del estadio Pedro Potenciano Choquehuanca, del hospital y del cementerio.

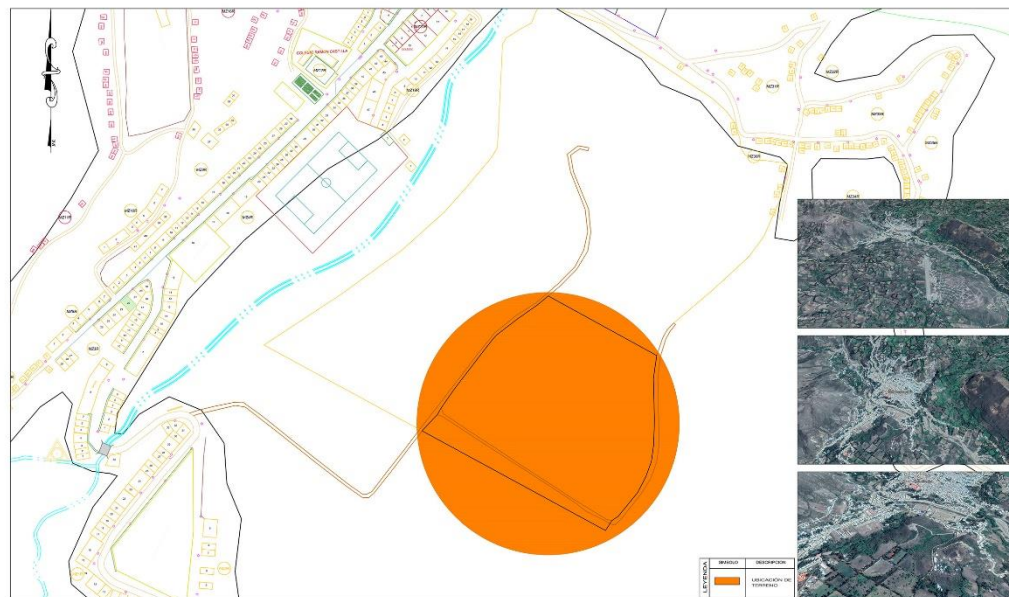
El terreno cuenta con un área de 40 000 m², encontrándose en una zona riesgo bajo según el mapa de peligros de la ciudad. Su ubicación es estratégica debido a que está localizado en las afueras de la ciudad, descentralizando el transporte y mejorando su funcionamiento y servicios brindados al pasajero.

El terreno se sitúa en una zona con depresión regular en su interior, se accede por la Avenida Ramón Castilla Cerca al Hospital, y también por la calle San Francisco de Asís.



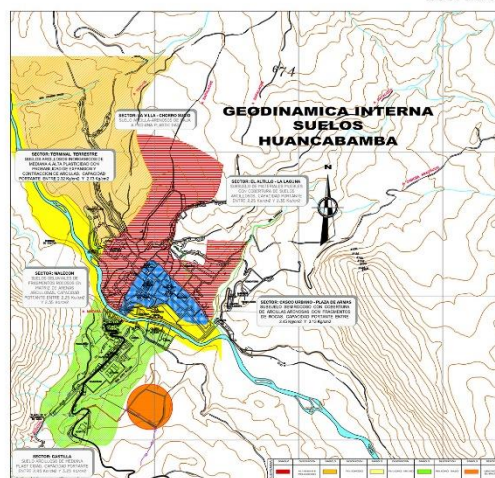
HUANCABAMBA
ESC: 1/7 500

FOTOS DEL TERRENO

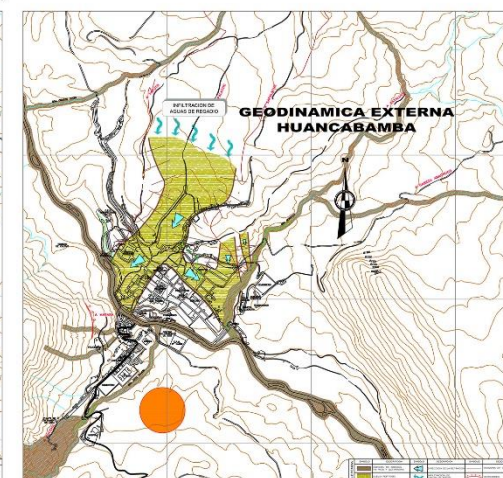


HUANCABAMBA
ESC: 1/2 000

VISTAS AÉREAS



GEODINÁMICA INTERNA SUELOS



GEODINÁMICA EXTERNA SUELOS



ACCESIBILIDAD AL ÁREA DE INTERVENCIÓN - CONTEXTO INMEDIATO



FOTOS ACCESOS

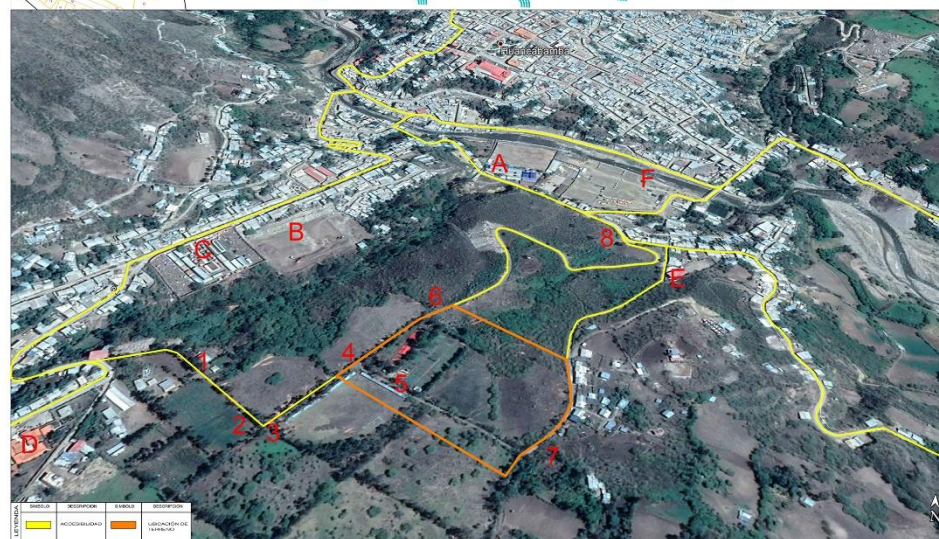
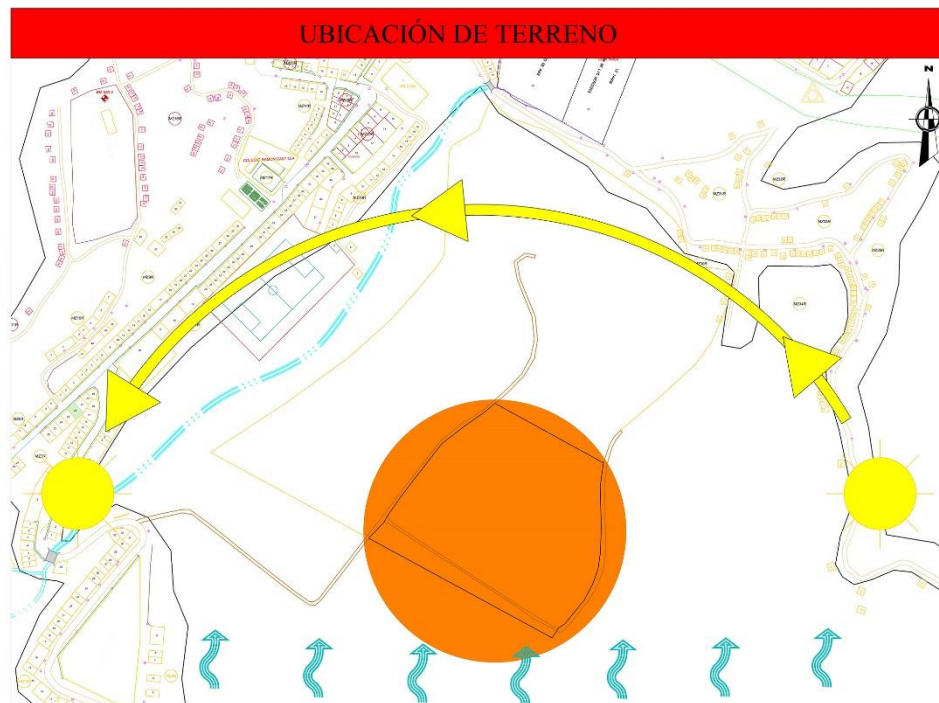


FOTO SATELITAL DE TERRENO
ESC. 1/7 500

ACCESIBILIDAD

Para acceder al terreno, se hace por la Avenida Ramón Castilla, por la cual transitan todo tipo de vehículos, que hacen ruta urbana e interprovincial, su flujo vehicular es medio debido a que se encuentra en las afueras de la ciudad.

También se accede por la Avenida San Francisco de Asís, donde transitan todo tipo de vehículos, su flujo es bajo, transitando mayormente población que vive en la zona de Quispampa y aterrizaje.

CONTEXTO INMEDIATO



COLEGIO SAN FRANCISCO DE ASÍS

ESTADIO PEDRO POTENCIANO CH.



CEMENTERIO NUEVO

CENTRO DE SALUD



COLEGIO SAN HILARIÓN

RIO HUANCABAMBA



MODELOS ANÁLOGOS DE TERMINALES TERRESTRES

TERMINAL TERRESTRE DE GUAYAQUIL JAIME ROLDÓS AGUILERA

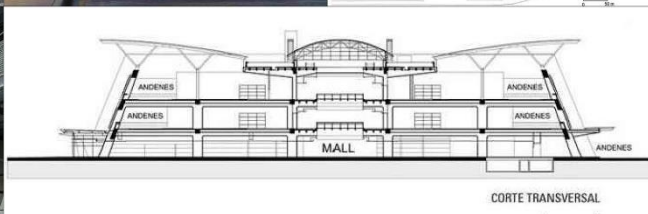
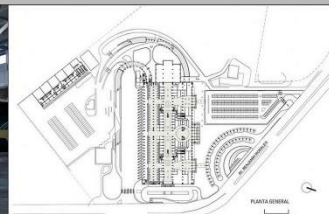


La Terminal Terrestre Jaime Roldós Aguilera ofrece rutas interprovinciales e internacionales a través de 88 cooperativas que llegan a todos los rincones del Ecuador.

La terminal terrestre es el edificio que da la bienvenida a 44 millones de personas que llegan y salen de Guayaquil cada año.

Se proyectan las siguientes funciones: Sótano, planta baja, entrespiso, primer y segundo nivel, terminal de ómnibus urbanos, edificio de encomiendas y servicios.

- Cubiertas y estructuras ligeras
- Lectura formal arquitectónica
- Cerramientos livianos metálicos
- Espacialidad interior.



La propuesta formal se basa en la arquitectura existente, abierta y pasible de ser completada. Se plantea un lenguaje contemporáneo y dinámico, que con pocos recursos logra una imagen claramente identificable y contundente.



TERMINAL TERRESTRE QUITUMBE



La Terminal Terrestre Quitumbe es la principal estación de autobuses de transporte interprovincial en la ciudad de Quito, y, conjuntamente con la de Guayaquil, las de mayor tráfico de pasajeros en el Ecuador.

Tiene un patio de comidas, locales comerciales, información turística, y algunas agencias bancarias.

En su contenido arquitectónico consta de 3 edificios (principal, mantenimiento y encomiendas).

La terminal comprende dos naves de administración y de espera de pasajeros con un área de 12.00 m2, andenes de llegada 3 600m2 y andenes de salida interprovinciales de 6.000 m2.

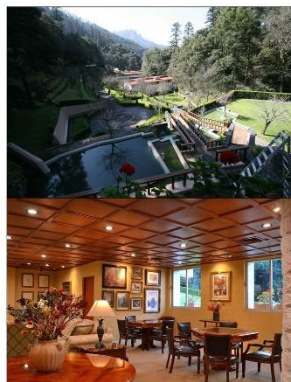


El diseño básico de la terminal es funcional, sencillo y de última tecnología. Está sujeto a un cambio moderno y versátil con una estructura metálica de 45 metros de luz y pórticos de 15 metros de altura que permitirán ampliaciones sin causar molestias al usuario.



MODELOS ANÁLOGOS DE HOTELES

HOTEL EL PARAÍSO (MÉXICO)



El hotel está enclavado en el corazón del Parque Nacional El Chico (México), es ideal para estar en contacto directo con la naturaleza y estar en contacto con sus paisajes.

Ofrece 16 habitaciones dobles con televisión y teléfono, 10 habitaciones sencillas, restaurante, bar la montaña, boutique, Salón de convenciones para 250 personas, sala de juntas para 10 personas, amplias áreas verdes, parques y jardines.

Le da el plus su ubicación dentro de la zona boscosa del Chico, que es una joya natural con paisajes naturales cautivadores y en donde además se llevan actividades propias del ecoturismo.



Se trata de un hotel sencillo, con buen servicio, sus habitaciones, son pequeñas y sin mucho lujo, el restaurante también es pequeño, arquitectónicamente cautivan sus acabados mayormente de madera, lo que hace de sus espacios lugares acogedores y cálidos.



HOTEL VILLA URUBAMBA (PERÚ)



Un alojamiento pacífico ubicado en Camino Real s/n, Rumichaca Baja, Urubamba (perú).

Ofrece 16 habitaciones confortables, todas con baño privado comida novoandina, internacional y criolla; un lugar ideal para yoga, retiros, meditación, encuentros, seminarios y la posibilidad de hacer excursiones, talleres o turismo vivencial, todo con un servicio personalizado.

- Conexión WiFi gratuita, Traslado aeropuerto, Parking gratis, Habitaciones familiares, Bar.



El diseño del hotel incorpora tejidos y artesanías locales. Hay una acogedora chimenea de madera en cada sala de estar, con sofás uniéndose con una mesa de comedor en la cocina. Hay juegos disponibles, libros y revistas para leer, y un área con asientos en el exterior para disfrutar de una bebida mientras cae el sol.



LÁMINAS DE PROPUESTA URBANO-ARQUITECTÓNICA

PLANTEAMIENTO URBANO

El diseño de la propuesta urbana se basa en el mejoramiento de las áreas exteriores para acceder al terreno, e integrarlo mejor con la ciudad, evitando en lo posible alterar lo existente, e implementarlo y repotenciarlo con elementos naturales que contribuyan a la eficiencia energética y aprovechamiento de la energía.

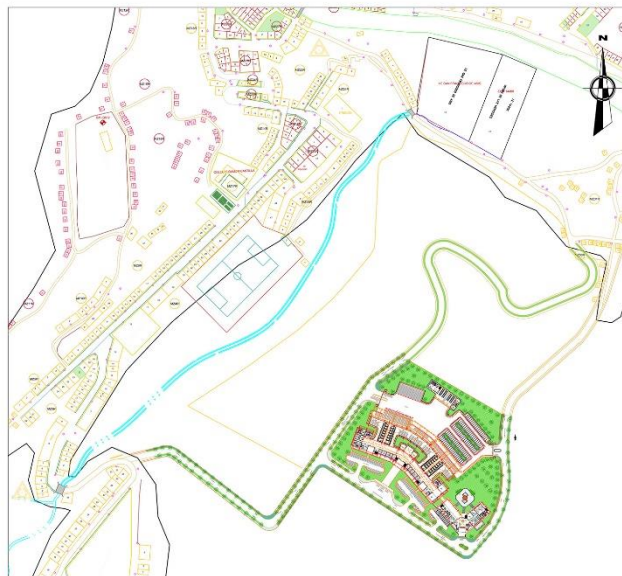
El principal objetivo de la propuesta es mejorar el eje integrador de la ciudad con respecto al proyecto, y además que sirva de iniciativa para completar el tratamiento de la carretera hacia las vías principales.

Se complementará con mayor iluminación cada ciertos tramos para darle mayor seguridad a las calles y confort visual al peatón, para ello se usan luminarias solares multifuncionales que integren el elemento fotovoltaico para la generación de la energía eléctrica.

Para el diseño de la carretera que une al proyecto con la ciudad se plantea un pavimento de concreto.

Beneficios de utilizar concreto:

- No contamina durante su colocación.
- No requiere calentar ninguno de los ingredientes para elaborar el concreto, reduciendo así las emisiones del CO₂
- Son materiales reciclables
- El concreto no contamina la base del terreno sobre la que se sustenta, mientras que el pavimento asfáltico sí.



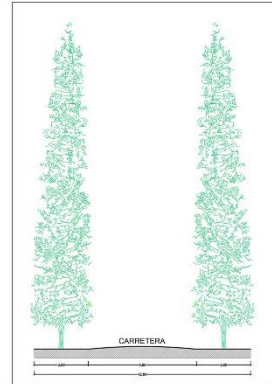
PROPUESTA URBANA
ESC. 1/2500



FOTO AÉREA DE ACCESIBILIDAD

SECCIONES VIALES

El diseño del tratamiento de la carretera que une al proyecto con las vías principales, seguirá conservando la gran alameda existente, ampliando su dimensión y colocando las veredas peatonales a ambos lados ésta, además de la iluminación exterior en todo su recorrido, la colocación de basureros y señales de tránsito.

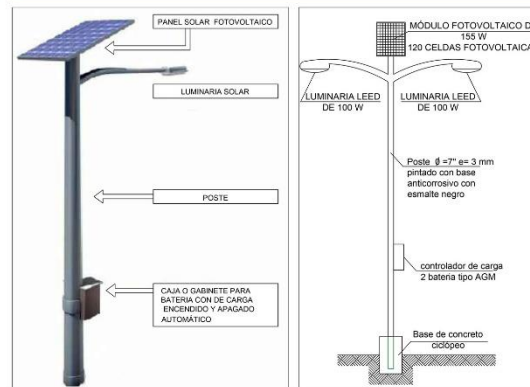


SECCIÓN VÍA EXISTENTE

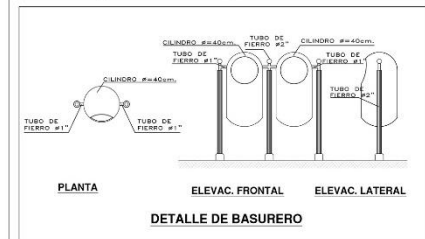


SECCIÓN TÍPICA DE VÍA - PROPUESTA URBANA

MOBILIARIO URBANO



El mobiliario urbano propuesto en el eje de integración al proyecto junto al paisajismo natural de la zona crean un ambiente de armonía y confort en el peatón.



La iluminación exterior que se propone en el eje integrador al proyecto son postes solares que incluye Luminarias Leed con sistema Fotovoltaico para generación de energía eléctrica sustentable al 100%. En cuanto a las áreas verdes se propone sembrar árboles de la zona como alcanfor y sauce a ambos lados del tramo de la vía para generar mejores visuales y confort en el peatón, además que creará un hermoso camino bajo la sombra de grandes árboles.

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO- ORGANIGRAMA- ZONIFICACIÓN

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

La propuesta arquitectónica terminal terrestre interdistrital e interprovincial con hotel turístico en la ciudad de Huancabamba se encuentra ubicado al sur de la ciudad, en el sector Quispampa bajo, desarrollándose en dos y tres niveles respectivamente.

Dentro de la terminal podemos encontrar tiendas comerciales que han sido propuestas para generar un dinámica comercial e ingresos al terminal. Así como también una gruta donde perenna la patrona de Huancabamba, que simboliza la religiosidad y fe cristiana, dándole valor y simbolismo a la edificación con espacios propios del lugar. Así mismo se propone una ambiente de promoción turística, para exponer las riquezas y paisajes naturales que posee la provincia. Por otro lado una sala de exposición de restos arqueológicos, con el objetivo de revalorizar tanto los lugares turísticos como también los arqueológicos y así generar diferentes tipos de turismo en la ciudad.

Dentro del complejo también encontramos un hotel turístico que se conecta con la terminal en el primer nivel. Este ha sido propuesto junto al terminal para generar un dinámica social y comercial. Además debido al crecimiento de la actividad turística en la ciudad de Huancabamba, se genera la necesidad de contar con una mayor capacidad y variedad en la oferta de alojamiento, revalorizando y fortaleciendo de esta manera la infraestructura hotelera turística.

CONCEPTUALIZACIÓN

Con la propuesta arquitectónica se busca dar una alternativa de solución técnica, ordenada y coherente al servicio de transporte de pasajeros, fortaleciendo el crecimiento urbano ordenado; e implementando los servicios de oferta hotelera para generar mayor acogida de turistas. Se acoplarán, actividades comerciales (tiendas, restaurantes, cafetines, etc.) para brindar mejores servicios al usuario, y así contribuir al desarrollo urbano, turístico y arquitectónico de la ciudad.

PROGRAMA

PROGRAMA ARQUITECTÓNICO-TERMINAL TERRESTRE	
ZONA	AMBIENTE
	Plan de ingreso
	1 Pasadizo 20 m de ancho
	Estacionamiento Público 40 unidades (Regala del público)
RECEPTIVA	Vestíbulo principal
	Gruta
	Panorama turístico
TURISTICA	Sala de exposiciones arqueológicas
	Secretaría - copias
	Administración
	comunidad
	Sala de reuniones
	Escalera
	1/2 SS HH, hombres
	1/2 SS HH, mujeres
ADMINISTRATIVA	Tapico (Incluye 1 SH completo)
	Vestíbulo principal
	8 stand de venta de boletines Provinciales (32 m ² c/u)
	16 stand de venta de boletines Interdistritales (32 m ² c/u)
BOLETERIA	Cuarto de equipaje
	Área de espera provincial (16 pasajeros)
INTERPROVINCIAL	Estacionamiento de vehículos de carga de pasajeros. Destinos provinciales (40 c/compaña)
	Cuarto de equipaje
	Área de espera interdistrital (16 pasajeros)
EMBARQUE INTERDISTRICTAL	Estacionamiento de vehículos de carga de pasajeros. Destinos Interdistritales (16 c/compaña)
	Área de espera provincial (16 pasajeros)
INTERPROVINCIAL	Estacionamiento de vehículos de carga de pasajeros. Destinos provinciales (40 c/compaña)
	Cuarto de equipaje
DESEMBARQUE INTERDISTRICTAL	Área de espera interdistrital (16 pasajeros)
	Estacionamiento de vehículos de carga de pasajeros. Interdistritales (16 c/compaña)
	Local de Escombrados (24 m ² c/u)
ENCUENTROS	Almuerzo
	Estacionamiento 4
	30 Tiendas comerciales (panaderías, dulces, cafeterías, suntuos, farmacia, perfumería, librería, helados, ropa interior, joyería, miniaturas, dulcería, etc.) (24 m ² c/u)
	2 baterías de SS HH (16 y 8)
	Cafetería
	Escritorio
	Oficina
	Caja
	3 Restaurantes
	Ingreso y control de servicios
	Deposito general
	Área de recepción, clasificación y evacuación de residuos sólidos
	Cuarto de Tabacos
	Grupo electrogéneo
	1/2 baño hombres
	1/2 baño mujeres
	Escalera
	Comedor de empleados
	Dormitorio para chóferos
	SSHH, hombres
	SSHH, mujeres
	1 Estacionamiento para 4 buses
	Levante - ingreso
	carga de combustible
	Taller - 1/2 baño
	Fabrics y desolladores
	Máquinas
	Tienda de mercancías
	Deposito
	Estacionamiento para 10 autos/motociclos (20 m ²)
ZONA MANTENIMIENTO	
AREA TOTAL DE TERMINAL	
HOTEL TURISTICO	
ZONA	AMBIENTE
	Hall
	Recepción
	SS HH
	Oficina gerente
	Oficina administración
ADMINISTRATIVA	Sala de reuniones
	Tapico
	Estacionamiento privado (12)
	Restaurante
	Cocina
	SS HH, comunes
	Sala de juegos
SERVICIOS COMUNES	Escalera
	Cuarto de limpieza
	Cuarto de lavandería
SERVICIOS COMPLEMENTARIOS	SS HH, de personal - verdaderos
	32 Simples 22m ² c/u
	16 Duples 15m ² c/u
	4 Matrimoniosales 15m ² c/u
HABITACIONES	SS HH
AREA TOTAL DE HOTEL	2052.9
AREA TOTAL DE COMPLEJO	10071.9

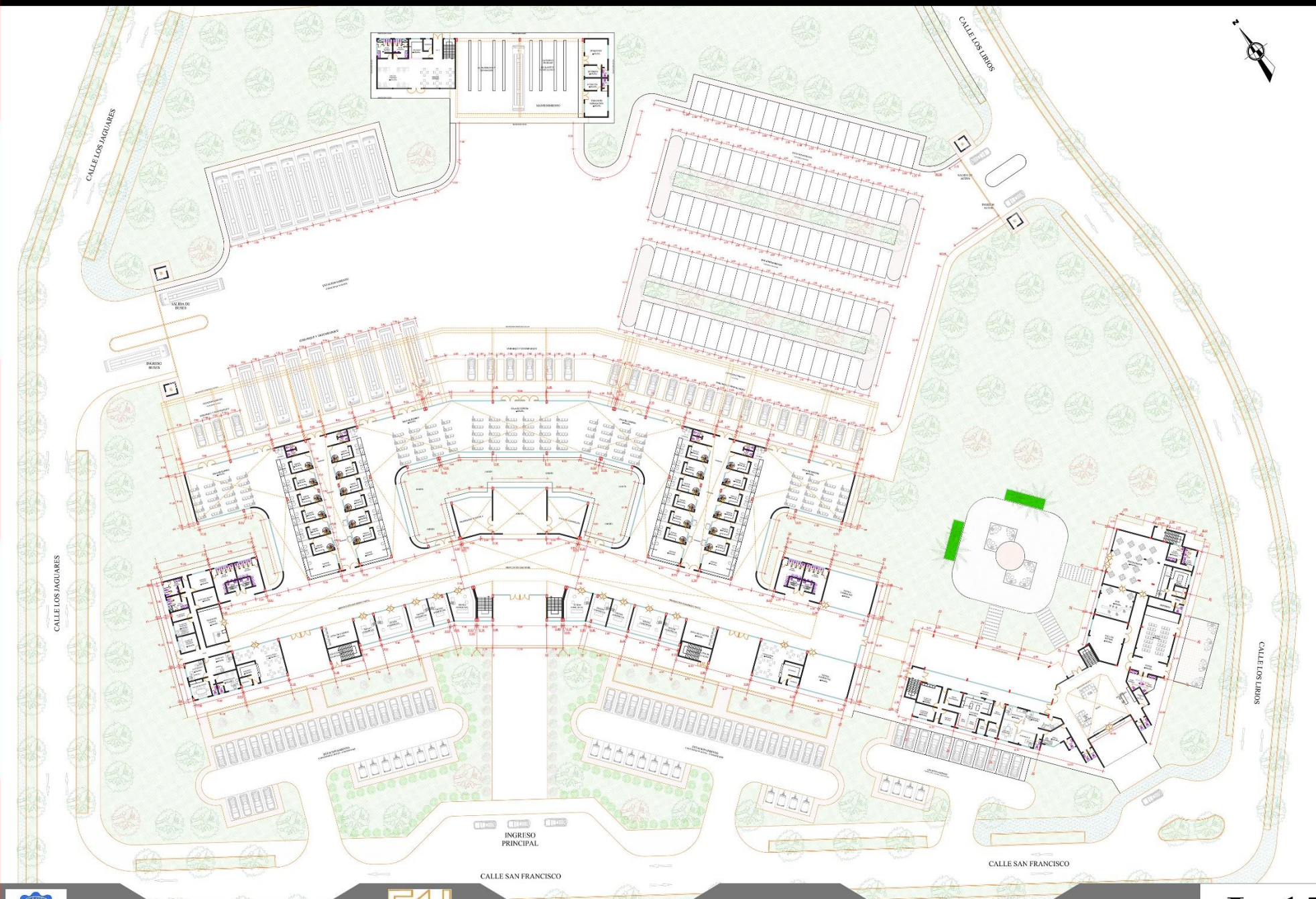
ORGANIGRAMA- FLUJOGRAMA - ZONIFICACIÓN



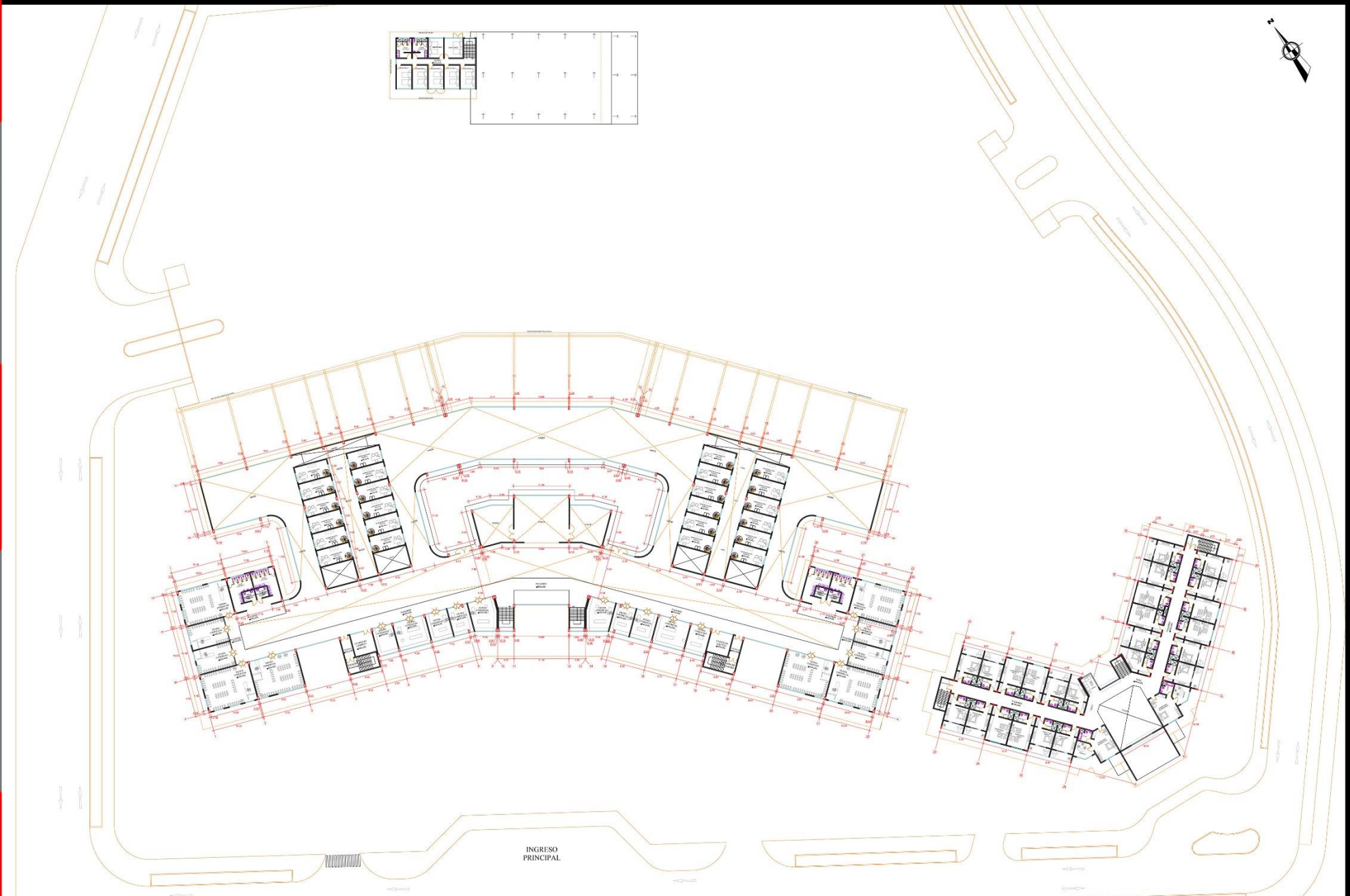
ZONIFICACIÓN GENERAL
ESCALA: 1/750



PLANTA GENERAL PRIMER PISO TERMINAL TERRESTRE CON HOTEL TURÍSTICO



PLANTA SEGUNDO PISO TERMINAL TERRESTRE CON HOTEL TURÍSTICO



UNIVERSIDAD NACIONAL DE PIURA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

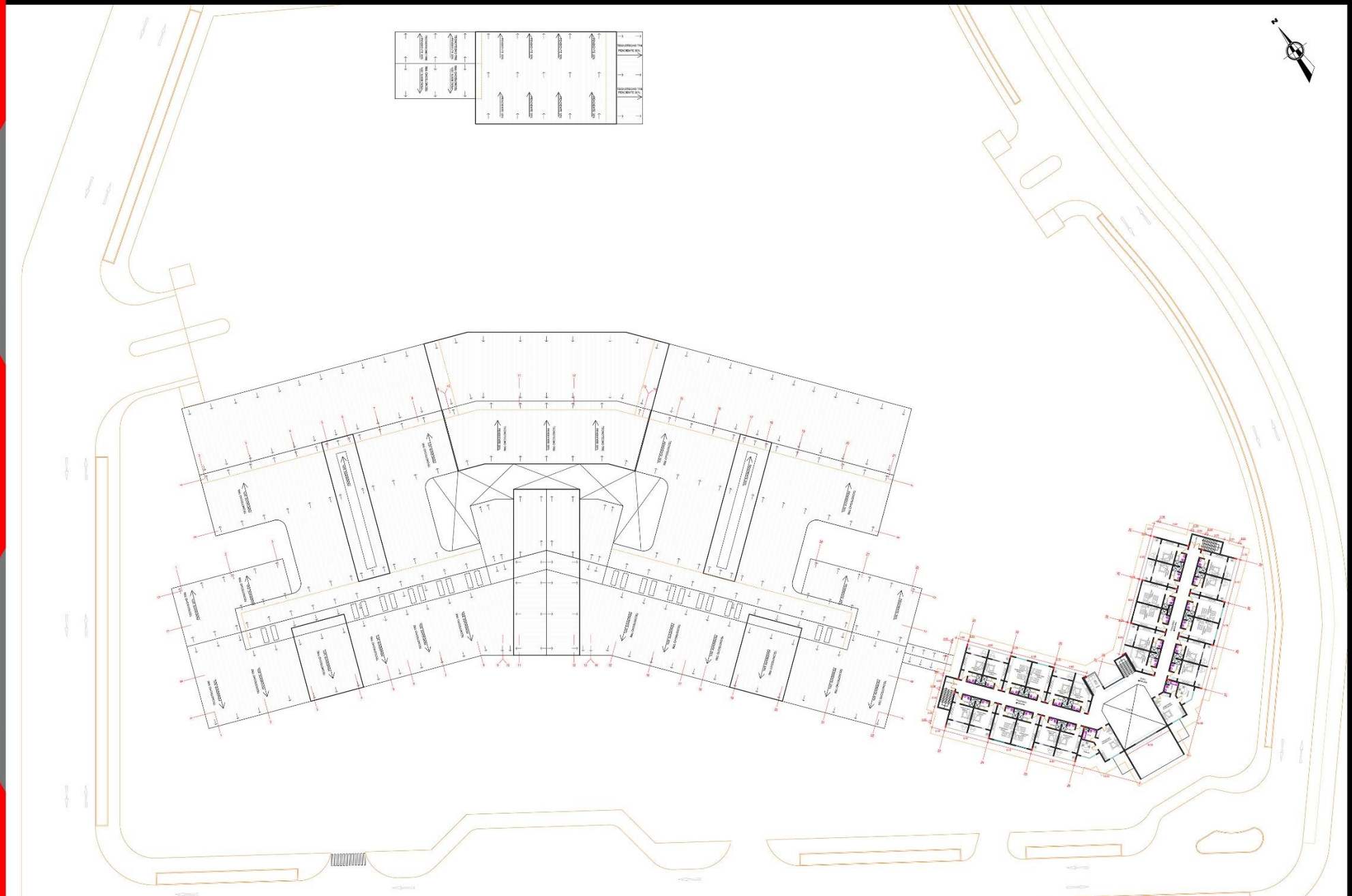


TESISTA: BACH. ARQ. ALEXANDER YERSIN SAAVEDRA MORALES
ASESOR: MSC. ARQ. ALBERTO ALEJANDRO GONZALEZ CORTEZ

PROPUESTA DE TERMINAL TERRESTRE INTERDISTRITAL E INTERPROVINCIAL CON
HOTEL TURISTICO EN LA CIUDAD DE HUANCABAMBA

L-18

PLANTA TERCER PISO TERMINAL TERRESTRE CON HOTEL TURÍSTICO



UNIVERSIDAD NACIONAL DE PIURA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

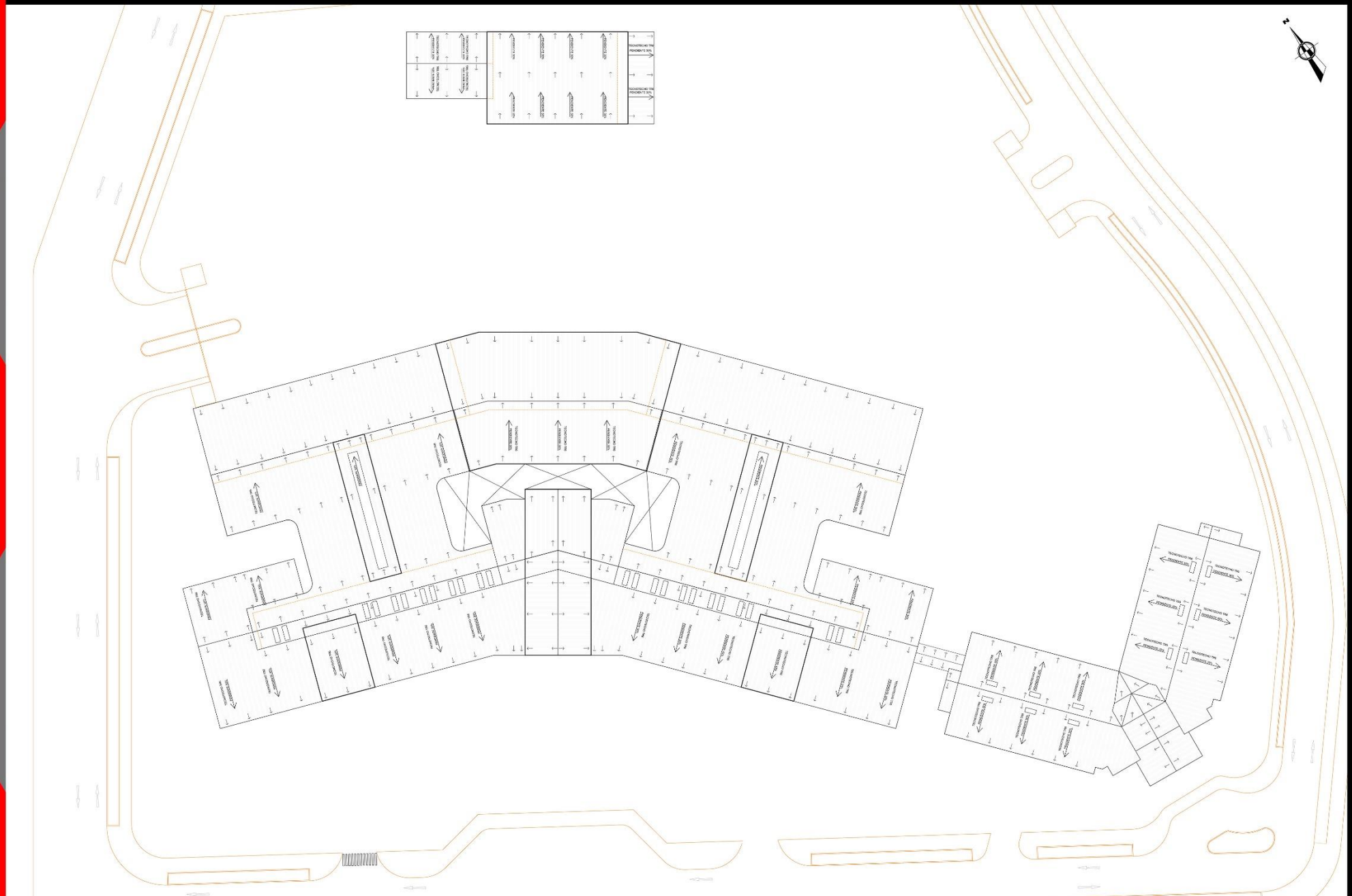


TESISTA: BACH. ARQ. ALEXANDER YERSIN SAAVEDRA MORALES
ASESOR: MSC. ARQ. ALBERTO ALEJANDRO GONZALEZ CORTEZ

PROPUESTA DE TERMINAL TERRESTRE INTERDISTITAL E INTERPROVINCIAL CON
HOTEL TURISTICO EN LA CIUDAD DE HUANCABAMBA

L-19

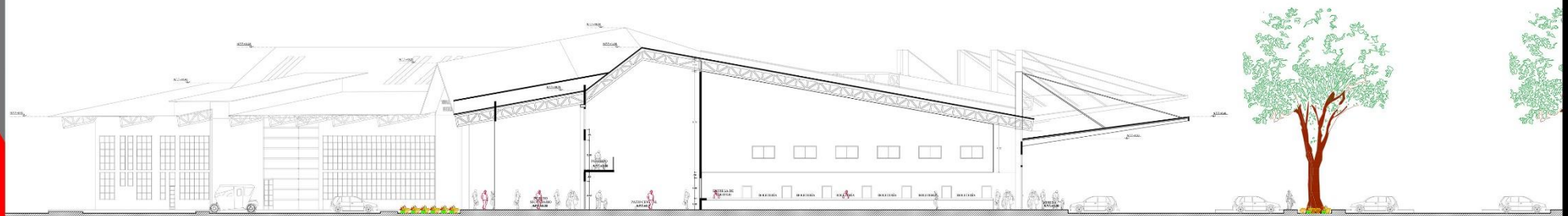
PLANTA TECHOS TERMINAL TERRESTRE CON HOTEL TURÍSTICO



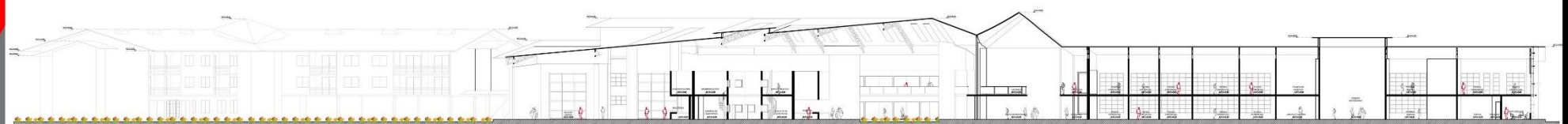
CORTES DE TERMINAL TERRESTRE INTERDISTRITAL E INTERPROVINCIAL CON HOTEL TURÍSTICO



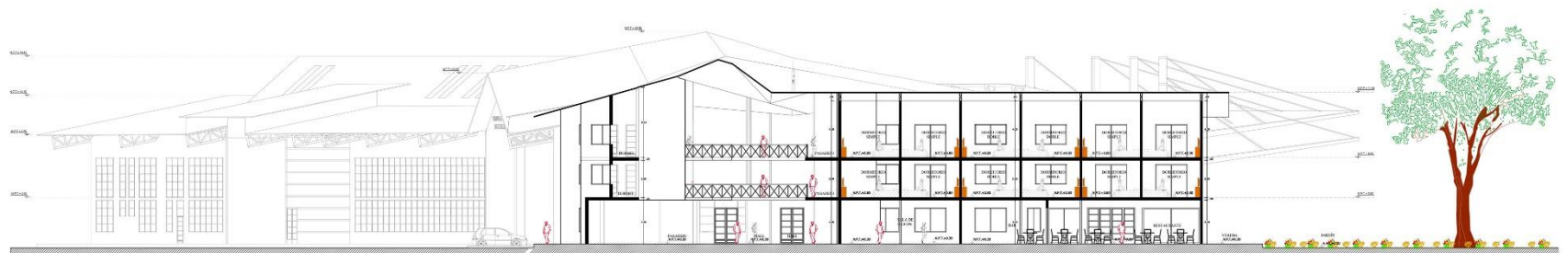
CORTE A-A
DISEÑO 1/10



CORTE B-B
DISEÑO 1/10



CORTE C-C
DISEÑO 1/10



CORTE D-D
DISEÑO 1/10



UNIVERSIDAD NACIONAL DE PIURA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

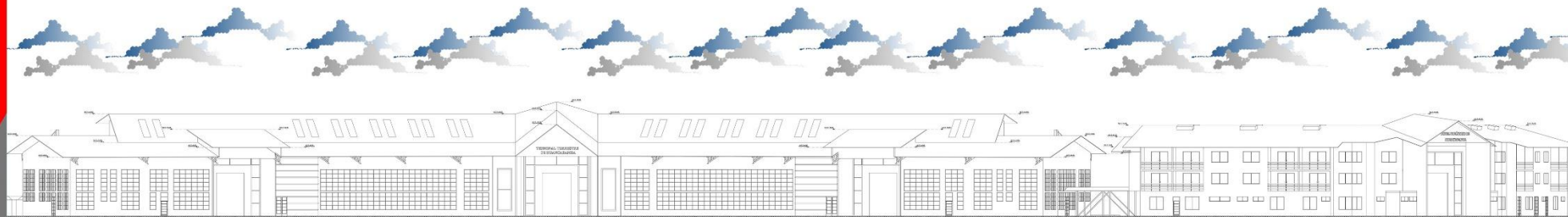


TESISTA: BACH. ARQ. ALEXANDER YERSIN SAAVEDRA MORALES
ASESOR: MSC. ARQ. ALBERTO ALEJANDRO GONZALEZ CORTEZ

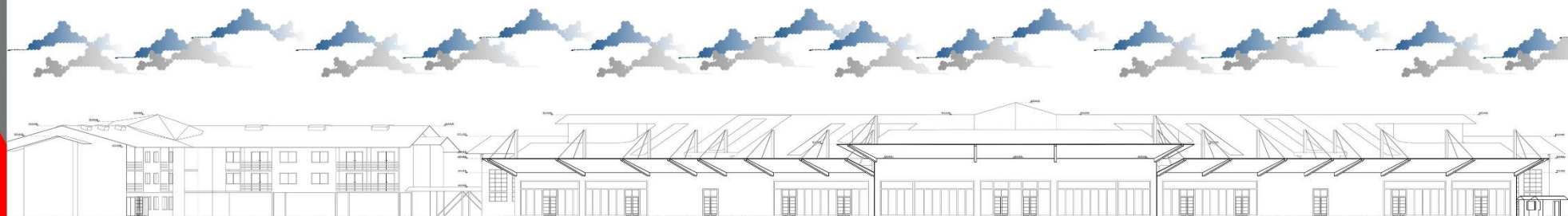
PROPUESTA DE TERMINAL TERRESTRE INTERDISTRITAL E INTERPROVINCIAL CON
HOTEL TURISTICO EN LA CIUDAD DE HUANCABAMBA

L-21

ELEVACIONES DE TERMINAL TERRESTRE INTERDISTRITAL E INTERPROVINCIAL CON HOTEL TURÍSTICO



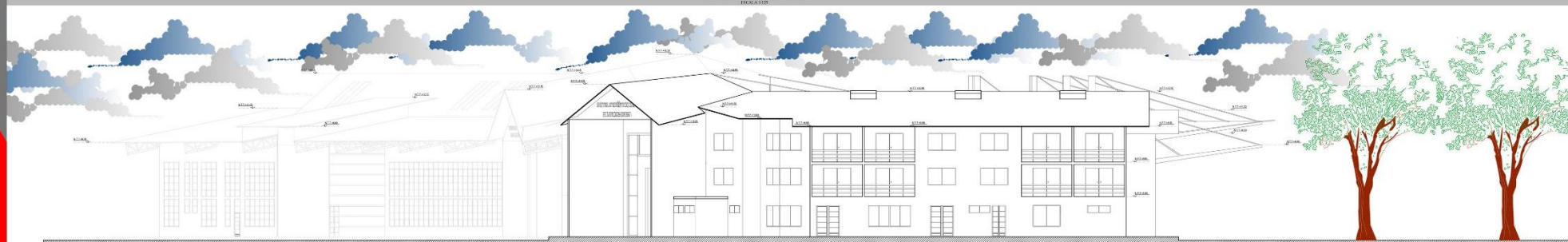
ELEVACION FRONTAL
FUSCA 1/500



ELEVACION POSTERIOR
FUSCA 1/500



ELEVACION LATERAL IZQUIERDA
FUSCA 1/500



ELEVACION LATERAL DERECHA
FUSCA 1/500

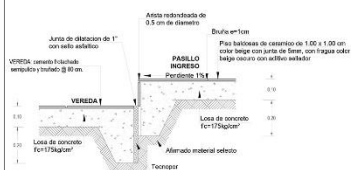


DETALLES DE PISOS Y TECHOS DE TERMINAL TERRESTRE CON HOTEL

PISOS



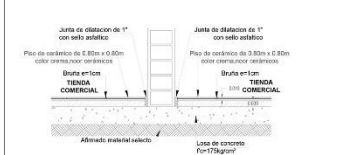
DETALLE 1
Unión pisos carretera y vereda exterior
Esc: 1/10



DETALLE 2
Unión pisos vereda exterior y pisos vereda ingreso principal
Esc: 1/10



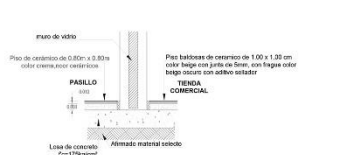
DETALLE 3
Unión pisos de pasillo ingreso, muro y piso interior vestíbulo
Esc: 1/10



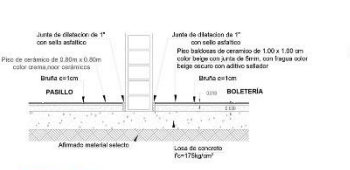
DETALLE 4
Unión pisos interior de tienda comercial, muro y piso interior tienda comercial
Esc: 1/10



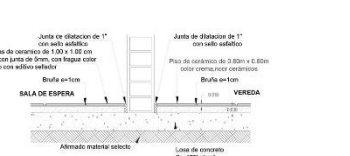
DETALLE 5
Unión pisos de vestíbulo, muro y piso interior tienda comercial
Esc: 1/10



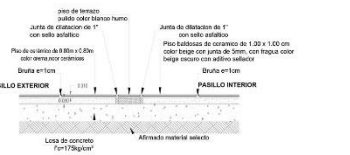
DETALLE 6
Unión pisos de pasillo interior, muro y piso interior tienda comercial
Esc: 1/10



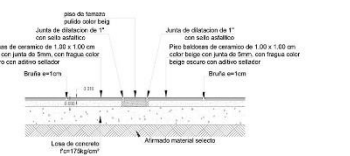
DETALLE 7
Unión pisos pasillo interior, muro y piso interior boletería
Esc: 1/10



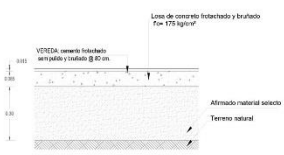
DETALLE 8
Unión pisos sala de espera, muro y vereda de embarque y desembarque
Esc: 1/10



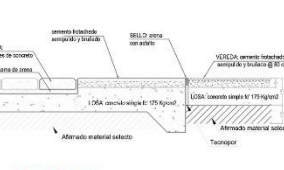
DETALLE 9
Unión pisos de pasillo exterior, vano y pasillo interior
Esc: 1/10



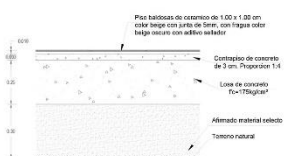
DETALLE 10
Unión pisos pasadizo
Esc: 1/10



DETALLE 11
Piso de concreto pulido en áreas exteriores
Esc: 1/10



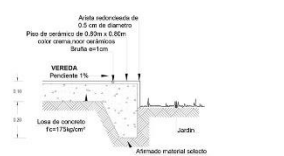
DETALLE 12
Cambio de pisos
Esc: 1/10



DETALLE 13
Piso baldosas de cerámica en primer piso de hotel
Esc: 1/10

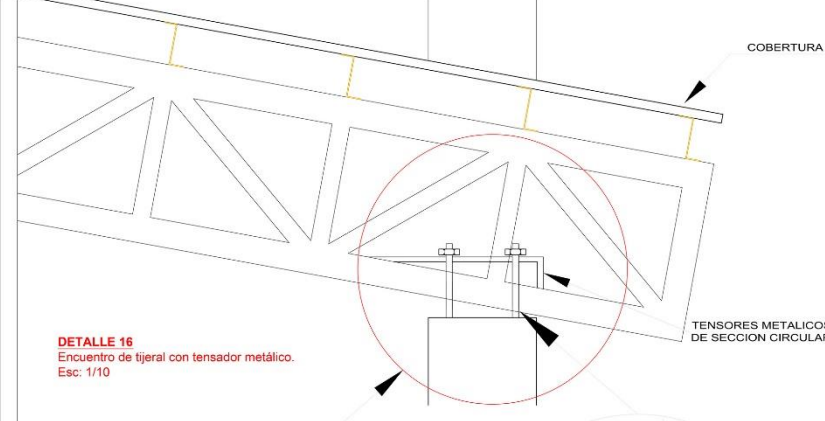


DETALLE 14
Unión pisos vereda de embarque y patio de maniobras
Esc: 1/10

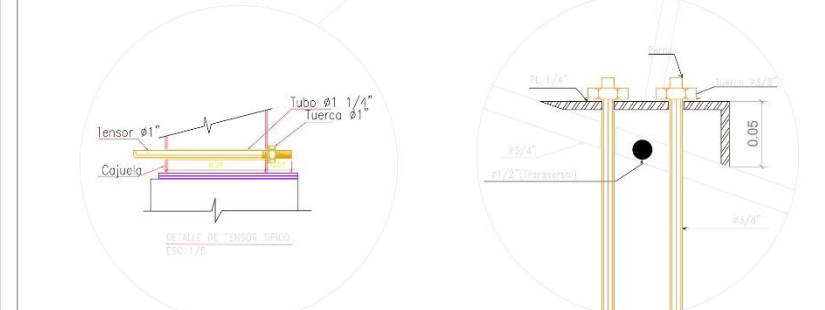


DETALLE 15
Unión pisos vereda y áreas de jardín
Esc: 1/10

TECHOS



DETALLE 16
Encuentro de tijera con tensor metálico.
Esc: 1/10



DETALLE 17
Canaleta pluvial
Esc: 1/10



PROPUESTA DE PROYECTO LEED

PROYECTO LEED

Un sistema de certificación de edificios sostenibles, desarrollado por el Consejo de Construcción Verde de Estados Unidos (US Green Building Council) compuesto de un conjunto de normas sobre la utilización de estrategias encaminadas a la sostenibilidad en todo tipo de edificios, que reconoce la construcción de espacios responsables con el medio ambiente, y cuyo diseño permite el uso eficiente de los recursos naturales

CERTIFICACIÓN LEED

Estrategias encaminadas a las sostenibilidad de edificios de todo tipo.

Se basa en la incorporación al proyecto de aspectos relacionados con la EFICIENCIA ENERGÉTICA, el uso de ENERGÍAS ALTERNATIVAS, la mejora de la CALIDAD AMBIENTAL INTERIOR, la EFICIENCIA DEL CONSUMO DE AGUA, el DESARROLLO SOSTENIBLE DE LOS ESPACIOS LIBRES, Y LA SELECCIÓN DE MATERIALES, con el objetivo de avanzar en la utilización de estrategias que permitan una mejora global en el impacto medioambiental de la industria de la construcción.

ÁREAS EVALUADAS

Sitios sostenibles (SS) – Prevención de la contaminación, áreas verdes, contaminación lumínica, techos verdes, densidad y conectividad, transporte alternativo.

Uso eficiente del agua (WE) – Riego eficiente, tecnologías innovadoras, tratamiento de agua

Energía y ambiente (EA) – Eficiencia energética, equipos eficientes, control y verificación.

Materiales y recursos (MR) – Manejo de residuos de obra, materiales renovables, contenido reciclado, uso de materiales locales, reutilización de materiales, utilización de madera certificada.

Calidad ambiental interna (IEQ) – Inyección y monitoreo de aire, confort térmico, control de agentes tóxicos, productos de baja emisión tóxica, pinturas con baja emisión de VOCs, luz natural y visuales.



FORMA

Este sistema funciona bajo un sistema de calificación específicamente dedicado al diseño/construcción y cuestiones operativas/mantenimiento.

Registrar el proyecto

Pre
-Certificación
(Marketing)

Entregas
Diseño

Entregas
Construcción

Aclaraciones
y
Revisión Final

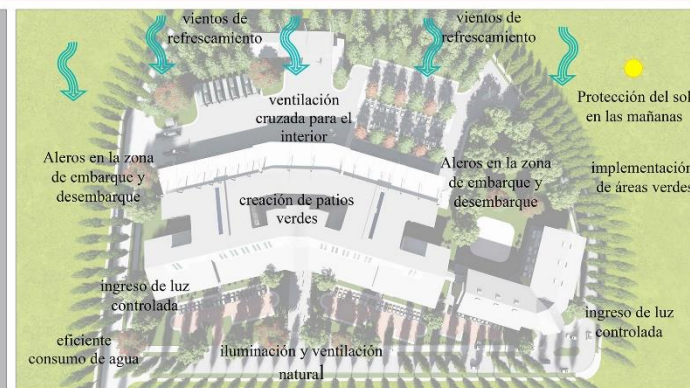
Recibir
Certificación
Leed

BENEFICIOS:

Con la implementación de procesos y uso de tecnología adecuada (automatización, iluminación, marketing verde, generación y distribución de energía) para la construcción y operación de la edificación, se pueden generar beneficios a corto y largo plazo en reducción de costos operativos, aumento del valor de la propiedad, competencia en el mercado por su tendencia.

EN EL PROYECTO

Ubicación apropiada para aprovechar los vientos predominantes que corren en todas las direcciones y la presencia de grandes árboles que existen en la zona y crean un microclima de confort tanto para la edificación como para el peatón



- Primer edificio con Certificación LEED.
- Uso de luminarias solares.
- Implementación de áreas verdes.
- Inyección de aire natural (ventilación cruzada).
- Iluminación natural
- Prevención de la contaminación.
- Uso de colores claros en el edificio.
- Uso eficiente del agua.
- Manejo de residuos de obra.
- Manejo eficiente de recursos naturales.



FOTOS DE TERMINAL TERRESTRE CON HOTEL EN HUANCABAMBA



VISTA EN PERSPECTIVA DESDE ESQUINA DE LA TERMINAL

VISTAS AÉREAS



VISTA EN PLANTA



VISTA LATERAL IZQUIERDA



VISTA LATERAL IZQUIERDA



VISTA LATERAL DERECHA

VISTAS EN PERSPECTIVA



VISTA POSTERIOR



VISTA DESDE HOTEL



VISTA EN PERSPECTIVA DESDE ESQUINA DEL HOTEL



ZONA DE EMBARQUE



ZONA DE INGRESO



FOTOS DE TERMINAL TERRESTRE CON HOTEL EN HUANCABAMBA



VISTA FRONTAL DE LA TERMINAL CON EL HOTEL



VISTA FRONTAL DE LA TERMINAL CON EL HOTEL

VISTAS AÉREAS EXTERIORES



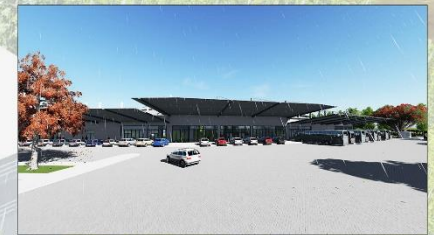
VISTA LATERAL IZQUIERDA



VISTA LATERAL DERECHA



ZONA DE EMBARQUE



ZONA DE EMBARQUE

VISTAS EXTERIORES



ZONA DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE



VISTA LATERAL DERECHA



VISTA POSTERIOR



VISTA FRONTAL

